SZKWAŁ



ROK V NR. 3
MARZEC 1937 R.

Kronika miesięczna

Inwestycje morskie w debatach sejmowych. W obradach Sejmu uchwalony został czteroletni program portowy, przewidujący inwestycje na ogólną sumę zł 35.755.000, dzielące się na dwie zasadnicze grupy: 1) budowle wodne, obejmujące m. in. zapoczątkowanie kanału przemysłowego; 2) urządzenia portowe i dla bezpieczeństwa żeglugi.

Program inwestycyjny przewiduje ponadto osobną grupę robót na wybrzeżu polskim, a więc budowę portu rybackiego w Wielkiej Wsi i ulepszenie portów w Jastarni i Pucku. Na szczególną uwagę zasługuje projekt budowy kanału, łączącego port Wielkiej Wsi z Zatoką Pucką, co przyczyni się w poważnej mierze do rozwoju rybołówstwa dalekomorskiego oraz przemysłu rybnego nad tą zatoką.

Jeżeli już mowa o rybactwie, warto zanotować, iż plan inwestycyj rybackich, których koszty określono na sumę ponad 10.000.000 zł, przewiduje dalszą rozbudowę flotylli rybackiej, której stały rozwój przynosi dla naszego bilansu płatniczego poważne korzyści.

Z ogólnego programu morskiego wyłączone zostały inwestycje okrętowe. Na marginesie tego trzeba jednak zaznaczyć, iż zagadnienie rozbudowy naszej floty handlowej wysuwa się na czoło całego programu i dążeniem rządu jest podniesienie tempa rozwoju naszej floty, odpowiedniego do wzrostu naszych obrotów morskich. W związku z powyższym znajduje się kwestia podjęcia budownictwa okrętowego w kraju.

Osobną grupę zagadnień, podpadających pod kompetencję Ministerstwa Komunikacji, pozostających jednak w ścisłym związku ze związaniem całego kraju z obszarem morskim — to plan inwestycyjny podniesienia spławności polskich dróg wodnych, obejmujący: regulację Wisły, budowę portów rzecznych, usplawnienie rzeki Przemszy, budowę kanału Żerań—Zegrze, usplawnienie Bugu, Styru, Ikwy, remont rzeki Szczary, Kanału Ogińskiego, łączących sieć środkową dróg wodnych Wisły ze wschodnią Prypecią czy Dnieprem, co przy istnieniu Dnieprostroju stwarza możliwość wodnego połączenia Bałtyku z Morzem Czarnym.

Przewidywana jest także budowa Kanału Kamiennego od kamieniołomów w Klesowie do Horynia, regulacja Warty od Prosny do Konina, kanał Warta—Gopło, Kanał Roboczy wzdłuż Bugu.

Projekt ten wzniecił duże zaciekawienie w całej zagranicy, która w kapitalnym planie inwestycyjnym dróg wodnych upatruje nawiązania obecnej Polski do historycznych czasów w. XVI i XVII, kiedy to granice Polski sięgały od morza do morza.

W przededniu wydarzeń kolonialnych. W Genewie ogłoszony został raport polski w sprawie surowców, który, przypominając dzieje sprawy surowców, przyrzeczenie brytyjskiego min. Hoare, dane w roku 1935 na temat udostępnienia kolonij surowcowych, zaleca powołanie specjalnej komisji badań, w skład której wchodziliby przedstawiciele 15 narodowości, nie wyłączając amerykańskiej, japońskiej, brazylijskiej. Raport przewiduje przedsięwzięcie kroków w celu pozyskania współpracy z Rzeszą. Z ramienia Polski delegowany ma być wiceminister Przemysłu i Handlu, p. Rose. Komitet ten, powołany już przez Ligę na wniosek Polski, zebrać się ma w Genewie w początkach marca r. b.

W przededniu dyskusyj na tematy kolonialne, Niemcy podjęły wielką dyplomatyczną batalię, której sens tkwi w odmiennym zapatrywaniu się na kwestię surowcową. Teza niemiecka głosi hasło całkowitego zwrotu dawnych kolonij niemieckich, których terytorium przewyższa sześciokrotnie obszar Rzeszy. Ambasador von Ribbentrop, który udał się do Londynu z misją uzyskania rozmów z angielskimi mężami stanu na tematy kolonialne, zażądał widzenia się z lordem Halifaxem, zastępującym min. Edena w czasie dwutygodniowego urlopu ang. min. spraw zagranicznych. Koła niemieckie podkreślają, iż należy się liczyć, że przed ukończeniem urlopu min. Edena nie należy się spodziewać jakiegokolwiek posunięcia w tej sprawie, niektórzy zaś rokują odłożenie kwestii kolonialnej do rozpatrywania po koronacji króla Jerzego.

Jaki by nie był termin rozmów kolonialnych, nie ulega wątpliwości, że znajdujemy się w przededniu wydarzeń wielkich.

Międzyuczelniana Manifestacja Morska w Krakowie. Dnia 14 ub. m. o godz. 12, w auli Uniwersytetu Jagiellońskiego odbyła się Międzyuczelniana Manifestacja Morska, w której wzięli udział słuchacze Uniwersytetu Jagiellońskiego, Akademii Górniczej, Akademii Sztuk Pięknych i W. S. H. Manifestację zorganizował oddział krakowski Akademickiego Związku Morskiego R. P. W prezydium zasiedli: kurator AZM prof. dr. Michał Siedlecki, prezes oddziału krakowskiego AZM i prezesi Bratnich Pomocy czterech wyższych uczelni Krakowa. Uroczystość rozpoczął Chór Akademicki odśpiewaniem „Gaude Mater", po czym rektor U. J., prof. dr. W. Szafer, wygłosił słowo wstępne. Imieniem zebranej młodzieży przemówił B. Leśnodorski. Ciekawą prelekcję na temat polskich konieczności w dziedzinie morza i kolonij wygłosił prof. dr. M. Siedlecki. Punktem szczytowym manifestacji było odczytanie przez prezesa oddziału krakowskiego Akademickiego Związku Morskiego, Bogusława Bursztyna, rezolucji, podpisanej przez 18 organizacyj akademickich, a będącej wyrazem postawy młodego pokolenia wobec zagadnień morza i kolonij, oraz kwestii gdańskiej.

Akademia ku czci gen. G. Orlicz - Dreszera. Stołeczny Komitet Uczczenia Pamięci niestrudzonego bojownika o polskie sprawy morskie i kolonialne, — jakim był gen. dyw. Gustaw Orlicz-Dreszer, Prezes Zarządu Gł. LKM, — zorganizował akademię, poświęconą niezapomnianej Jego postaci. Uroczystość ta odbyła się w dniu 14 lutego b. r. o godz. 18-tej, w sali stołecznej Rady Miejskiej. Akademię zagaił gen. Wieniawa-Długoszowski, który w pięknym przemówieniu wskazał na wielkość zasług żołnierskich i obywatelskich ś. p. gen. Orlicz-Dreszera. Po zagajeniu przemówił p. Jan Dębski, który przemówienie swe oparł na osobistych wspomnieniach o ś. p. gen. Orlicz-Dreszerze i na Jego pamiętnikach

Podobne akademie, połączone z uroczystym nadaniem imienia gen. Orlicz-Dreszera dawnej Alei Zgody, odbyły się w dniu 10 lutego w Lublinie, w Chełmie i wielu innych miejscowościach.

Wystawa marynistyczna w Zachęcie

Staraniem Zarządu Gł. LMK i z okazji XVII rocznicy odzyskania przez Polskę dostępu do morza, — w dniu 13-go lutego b. r., w salonach Towarzystwa Zachęty Sztuk Pięknych w Warszawie, otwarto wystawę marynistyczną, pozostającą pod protektoratem prezesa Zarządu Funduszu Obrony Morskiej, gen. broni Kazimierza Sosnkowskiego, przy czym otwarcia dokonał szef Kierownictwa Marynarki Wojennej, kontradmirał Jerzy Świrski.

Wystawa ta objęła prace około 60-ciu artystów-malarzy z terenu całej Polski, reprezentujących marynistykę w malarstwie i grafice.

CENA 60 GROSZY

SZKWAŁ

Nr. 3 MARZEC 1937

W młodych oczach

Najmilsza to i najsmutniejsza zarazem rzecz, spojrzenie w przeszłość, przez pryzmat dawno minionych i przysypanych popiołem zdarzeń lat, które przeszły szybką powodzią dni, różańcem smutków i radości, skrzętnie notowane w kalendarzu czasu. Nie składa się ona tylko z pożółkłych kartek historii. Na jej kanwie snuje się od prawieków przyjaźń i zawiść, przewija chwała wielkich czynów i wielkich dni, w niej też żyje zaklęty, najcudowniejszy świat wspomnień — „kraj lat dziecinnych".

Kiedy z Oleandrów krakowskich wyruszył Józef Piłsudski z pierwszą kadrową kompanią, dla której nie istniały ani zbyt długie drogi po Polskę, ani zbyt wielkie ofiary, wówczas my, dzisiejsza młodzież, rozpoczynaliśmy pierwszy rozdział naszego życia w owej to właśnie krainie, tym bardziej tajemniczej i ciekawej, im głośniej grały armaty na licznych frontach.

Dziwny był ten nasz „kraj lat dziecinnych" i całkiem różne niż zazwyczaj dzieciom pozostawił po sobie wspomnienia. Jedno jest pewne, że zanim zrozumieliśmy słowo „wojna" i krwawe w swej treści nadruki gazet — zdziwił nas o wiele wcześniej brak konia na biegunach, rozbita podczas demonstracyj ulicznych szyba w sklepie z zabawkami, powódź ciągle sprzecznych nastrojów domu i ulicy. Straszono nas wówczas zamiast odwiecznym „dziadem", lub „babą Jagą" — prusakiem w pikelhaubie, albo, zależnie od okoliczności, kozakiem z nahajką.

A kiedy czasem gorzej się działo z jedzeniem, kiedy w długich ogonkach „kartkowych" trzeba było czekać godzinami na chleb — pocieszano nas od czasu do czasu, że „już nie długo". Gdzieś z daleka, z za „siedmiu gór i rzek" — szli *Oni*. Zanim czyjekolwiek imię utkwiło w pamięci, wiedzieliśmy, że już się toczą walki, że dzień za dniem coś się zmienia i przekształca. Kiedyindziej znów nadeszła pocztówka: biały orzeł z rozpostartymi skrzydłami, legionista z biało-czerwonym sztandarem, a u dołu napis: „Jeszcze Polska nie zginęła". Pierwsze, niezgrabne litery alfabetu uczyliśmy się pisać w zeszytach, ozdobionych wewnątrz znanym wierszykiem: „Kto ty jesteś? Polak mały"...

I przyszedł wreszcie ten piękny dzień, w którym każdy z nas, jak tylko Polska długa i szeroka, ujrzał maszerującą przez ulice miasta kolumnę polskich legunów. Kwiaty i białe chusteczki na balkonach, powitania z chlebem i solą — można było widzieć tylko raz jeden w ten sposób, raz jeden to przeżyć. Zaczynaliśmy wówczas pojmować tajemnicę Wielkiej Sprawy, rozumieć szał, dosłownie szał radości w każdej wiosce i miasteczku, w każdym prawie oknie na widok żołnierzy polskich, maszerujących „borem, lasem".

W długim procesie dojrzewania, w ewolucji myśli i pojęć, najciekawszą bezwzględnie jest droga tych skojarzeń, z których rodzi się poczucie obowiązku, pełne uświadomienie słowa „Ojczyzna" i kształtują formy obywatelskiego stosunku do jej spraw i potrzeb.

Z biegiem lat przyszły inne dni: były iluminacje i akademie, wieczory i przemówienia. Fakty historyczne i wymowa cyfr potwierdziły w młodych umysłach to, co kiedyś było niezapomnianym przeżyciem. Trzeba było spojrzeć na rzeczywistość innym wzrokiem. Wspomnienia „bezgrzesznych lat" ze szkolnej ławy stały się momentem owej myślowej decyzji, która ustaliła linie podziału między zimnymi frazesami obchodów, a prawdziwym oddźwiękiem serca.

...Z legendy żołnierskiej, z fantazji rycerskich bojów i prawdy historycznej, z szeregów tych ludzi, którzy u boku Józefa Piłsudskiego walczyli o Polskę — pochodzi generał Śmigły-Rydz, Drugi Marszałek Polski. Życie swoje związał On z Komendantem wieczystym węzłem krwi, trudów i ofiar. Z woli Komendanta otrzymał najwyższy trud i najwyższy zaszczyt dowodzenia Armią Polską, a z woli Narodu — marszałkowską buławę.

Jeśli w dniu imienin Marszałka Śmigłego-Rydza może być mowa o jakichś symbolach, to niechże tym symbolem będzie dawny mundur legionowy, który uczyliśmy się szanować i kochać w naszym kraju lat dziecinnych. Mundur — który nosili na sobie Józef Piłsudski i generał Śmigły-Rydz, pierwsi żołnierze Rzeczpospolitej.

Ryszard Kiersnowski

Dr. JÓZEF BOROWIK
Dyrektor Instytutu Bałtyckiego

Po nitce do kłębka

Z wielką satysfakcją notuję w naszej publicystyce coraz to nowe objawy dojrzalszego i bardziej konkretnego ujmowania zagadnień morskich. Korzystam z każdej okazji, żeby wskazać na niedostateczność, a w niektórych wypadkach nawet na szkodliwość wyłącznie emocjonalnego podchodzenia do sprawy morskiej. Poruszam te kwestie od 15 lat i cieszę się bardzo, że młoda generacja pracowników morskich wykazuje w tym wypadku tyle niezbędnego i trzeźwego sądu i tyle zrozumienia dla codziennych zagadnień praktycznych. Przede wszystkim własnym doświadczeniem zdobywa jedną zasadniczą prawdę: „opanowanie morza“ wymaga wielkiego, nieustannego, świadomego celu wysiłku i ciężkiego, codziennego trudu; wymaga bardziej znajomości rzeczy i umiejętności pracy, niż poświęcenia i tak zwanego „umiłowania morza“.

A więc Bohdan Witwicki przed pół rokiem, z okazji Święta Morza („Gazeta Polska“, 28 czerwca 1936 r.) — nawoływał do systematycznego kształcenia społeczeństwa, do nauczania go „podstawowych wiadomości z życia walki i pracy na morzu. Społeczeństwo trzeba nauczyć r o z u m i e n i a morza; trzeba przed nim odsłonić rąbek tego, co jest jeszcze dla większości tajemnicą romantyczną, ale bliżej nieokreśloną. Trzeba zachęcić je do nauki i d a ć m u n a u c z y c i e l i“. Niestety, z tymi nauczycielami jest często gorzej niż z uczniami; tej sprawie pragnę poświęcić obecne rozważania.

Już w jednym z poprzednich numerów „Szkwału“ (Nr. 1 1937 r.) red. St. Zadrożny zwrócił uwagę na zupełnie niewystarczające przygotowanie naszej młodzieży akademickiej do praktycznych zadań morskich. Przytoczył statystykę prac dyplomowych; wynik tych poszukiwań jest jeszcze smutniejszy, gdy się zaznajomimy z treścią prac dyplomowych. Z małymi wyjątkami są to kompilacje, nie wnoszące nic istotnego do znajomości spraw morskich i nie nadające się do druku. Ciekawy szczegół — większość tematów morskich w Głównej Szkole Handlowej w Warszawie została przydzielona przez profesorów historii gospodarczej, geografii oraz prawa międzynarodowego, natomiast najmniej zainteresowania sprawą morską budzą u swych słuchaczy profesorowie nauk gospodarczych! Kilka lat temu Instytut Bałtycki przeprowadził ankietę wśród kierowników katedr gospodarczych naszych szkół akademickich i stwierdził, że wówczas w całej Polsce nikt ze studentów, asystentów i profesorów, poświęcających się zagadnieniom ekonomicznym, nie interesował się tematem morskim. W związku z tym dwa z rzędu Naukowe Zjazdy Pomorzoznawcze, zorganizowane przez Instytut Bałtycki w Poznaniu (1932 r.) i w Krakowie (1934 r.) zwracały się z gorącym apelem do sfer naukowych o poświęcenie należytej uwagi gospodarczym zagadnieniom morskim. Przyczyniło się to do poruszenia i opracowania niektórych tematów, ale zainteresowanie sfer akademickich jest niewystarczające. Obecnie naprz. Instytut Bałtycki pracuje nad przygotowaniem kolejnego Zjazdu Naukowego, który poświęcony będzie całokształtowi naszych spraw portowych; musimy już po raz trzeci odraczać zwołanie Zjazdu — ponieważ z racji niedostatecznego zainteresowania ze strony naszych ekonomistów, brak jest opracowań naukowych na zasadnicze tematy naszej polityki morskiej.

Cóż więc dziwnego, że — jak pisze słusznie Stanisław Zadrożny — „prawdziwe znaczenie morza, zostaje częstokroć w pojęciu tak starszego społeczeństwa, jak i młodzieży zniekształcone powodzią hymnomorskich frazesów, nalotem romantycznych wyobrażeń“. Świeżo jeszcze gwałtowniej wystąpił przeciwko dotychczasowym metodom wychowania morskiego naszego społeczeństwa Urban Krzyżanowski, w artykule w „Prosto z mostu“ (24 stycznia b. r.) p. t. „Morze w literaturze i prasie“: „Kochajmysiowaty nastrój, tanie sentymenty i oklepane, banalne frazesy, źle przysługują się propagandzie morza. Świętawy nastrój, łezka w pogotowiu i epitety, które służą równie dobrze apoteozie policji, kolejki na Kasprowy, P.W.K., lub Dnia Karmiącej Matki, wytwarzają nastrój, gdzie się kocha, zamiast rozumieć, szlocha z zachwytu, zamiast krytykować i łezki roni się tam, gdzie trzeba walić pałą po łbach“. Trzeba z ubolewaniem dodać, że „uświadomienie morskie“ wykazuje duże luki, a tendencja do płytkiego ujęcia zagadnień jest rozpowszechniona nie tylko wśród szerszego ogółu, lecz niestety nawet w środowiskach działaczy morskich, od których można byłoby wymagać chyba jakiegoś „cenzusu morskiego“.

Jednak od stwierdzenia braków do znalezienia właściwych środków zaradczych droga daleka i nie widać dotychczas, żeby kierunek, wytyczony przez wszystkich cytowanych autorów, był jasny i bezsporny. Witwicki apeluje do Ligi Morskiej i Kolonialnej; Zadrożny przywiązuje wielką wagę do młodzieży akademickiej, uprawiającej jachting; a Krzyżanowski radzi poprostu „walić pałą po łbach“, co zresztą zademonstrował niezbyt fortunnie w swojej broszurce, omawiającej niektóre bolączki naszej marynarki handlowej. („Warunki pracy oficerów w polskiej marynarce handlowej. Gdynia, 1937“). Zarówno kursy, urządzane przez Ligę Morską i Kolonialną dla przeszkolenia morskiego naszego społeczeństwa; tak samo doskonalenie się młodzieży akademickiej w poznawaniu spraw morskich; a już szczególnie umiejętna krytyka i tępienie anomalij w naszym młodym gospodarstwie morskim — wszystko to wymaga jednak najpierw zespołu specjalistów, a w każdym razie osób dobrze znających się na rzeczach morskich, zespołu, stale wzrastającego liczebnie, zespołu, który trzeba najpierw wykształcić i skompletować, żeby można było kształcić i pouczać innych! Jak dotąd — nikt nie troszczy się o to, żeby formowanie tego zespołu przez samo życie ułatwić i przyśpieszyć. Dotychczasowe doświadczenie wykazuje, że nie wychowają go również nasze szkoły, szczególnie przy obecnym programie studiów, który we wszystkich dzie-

dzinach idzie wszerz — a bardzo rzadko kiedy w głąb; jest to największa i, co najgorsze, powszechna bolączka naszego szkolnictwa. Pod tym względem szkoła początkowa wzoruje się na średniej, średnia na wyższej, a wyższa hołduje bezkrytycznie złym tradycjom przedwojennych uniwersytetów niemieckich. W rezultacie mamy taką sytuację, że Główna Szkoła Handlowa w Warszawie liczy — według spisu wykładowców w roku 1935/36 — 80 profesorów i asystentów, program wykładów obejmuje 79 przedmiotów, które się odnoszą do 19 głównych dziedzin. Natomiast słuchacz Wyższej Szkoły Handlowej w Sztokholmie znajduje w programie tylko 6 przedmiotów zasadniczych, reprezentowanych przeważnie przez 2 i 3 profesorów każdy, ogólna liczba wykładowców stałych wynosi 17 osób, w tym 5 lektorów języków obcych; istnieje poza tym pewna ilość zmieniających się co roku wykładów i kursów, poświęconych zagadnieniom bardziej szczegółowym z zakresu techniki handlowej, a prowadzonych przez, zaproszonych ad hoc, wybitnych specjalistów-praktyków, stojących na czele odpowiednich warsztatów gospodarczych.

W Warszawie Główna Szkoła Handlowa liczy około 100 studentów, rzadko który kończy szkołę w ciągu 4 lat; podczas studiów zetknięcie się bezpośrednio z wykładowcą jest rzadkie; po ukończeniu pracownik musi ciężkim wysiłkiem zdobywać wiedzę praktyczną. Natomiast w Sztokholmie słuchaczy na kursie jest ogółem około 600 osób; na seminariach i wykładach praktycznych student stale obcuje z profesorem; po 2 latach z reguły kończy szkołę i bez trudu rozpoczyna karierę praktyczną, będąc dokładnie obeznany nawet ze szczegółami wybranej przez siebie specjalności.

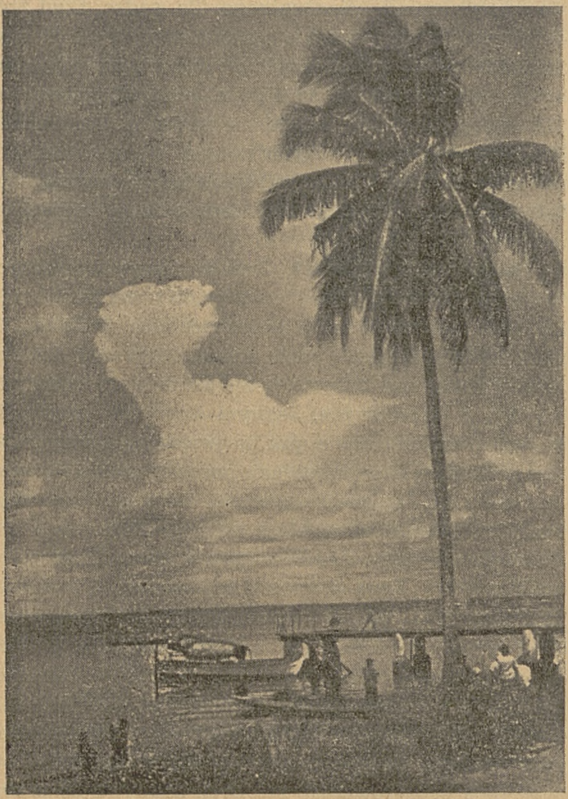
Już z tego bardzo ogólnego porównania możemy nabrać przekonania, jak ważne jest bliższe zastanowienie się nad programem naszych szkół gospodarczych, szczególnie w odniesieniu do spraw morskich. Niewątpliwie, Gdynia i wszelki praktyczny warsztat obsługujący nasz dostęp do morza, wprowadza poprawki empiryczne do systemu naszego szkolnictwa; ponieważ jednak najważniejszą, a raczej najskuteczniejszą poprawką jest dokonywanie s e l e k c j i materiału nadarzającego się do pracy — ilość ludzi przygotowanych, ta właśnie kadra specjalistów, stale nie dorównywa zapotrzebowaniu. Każdy zdobyty taką okólną i tak kosztowną drogą specjalista jest całkowicie „zaorany" we własnym warsztacie i pozostaje mu bardzo mało czasu, energii i chęci do tego, żeby „kształcić społeczeństwo"!

Sytuację utrudnia poza tym jeszcze inna okoliczność. W systemie wychowania młodzieży kładzie się dzisiaj większy nacisk na pojmowanie i orientowanie się w przedmiocie, mniej na gruntowne opanowanie tematu i dokładne zapamiętanie szczegółów; w ogóle oszczędza się młodzieży trudów pokonywania drobnych przeszkód, a otwiera się przed nią rozległe horyzonty zagadnień, których istota jednak najczęściej wymyka się uczniowi, szczególnie w kalejdoskopie co raz to innych przedmiotów. Istnieje pewna głęboka rozbieżność między systemem stosowanym w tak popularnym dzisiaj wychowaniu fizycznym, polegającym na precyzyjnym opanowaniu małej stosunkowo ilości zadań — a rozległością tematów i zbyt ogólnikowym ich traktowaniem w zakresie wychowania intelektualnego. Tu, sądzę, tkwi źródło, spostrzeżone słusznie przez Zadrożnego, ślamazarności niektórych naszych poczynań, zatraty zdobywczości, kroczenia po linii najmniejszego oporu! Tu, sądzę, tkwi też powód — przytoczonego przez Krzyżanowskiego — wycofywania się młodzieży z zawodu marynarskiego, wymagającego szczególnej tężyzny, nie tylko fizycznej, lecz przede wszystkim moralnej!

Jakież stąd wyjście? Przede wszystkim stosowanie na szerszą skalę stypendiów, dla udających się do handlowych szkół zagranicznych w miastach portowych; następnie rozdawanie, doprawdy szerszą ręką, pomocy na odbycie praktyki w zagranicznych ośrodkach handlowych. Jednym słowem — zdobycie w najkrótszym czasie jak największej ilości ludzi doświadczonych w sprawach morskich. Należy naturalnie plan tej akcji uzgodnić, ale niech tych stypendiów i zasiłków udzielają szkoły z ramienia Ministerstwa Oświaty, niech udzielają Izby Przemysłowo-Handlowe, Liga Morska i Kolonialna (już udzieliła — przyp. red.), Urząd Morski i przedsiębiorstwa same — każde w swoim zakresie i każde w swoim interesie — w interesie zapewnienia kadr pracowników. Trzeba w tej dziedzinie objawić nieco rozrzutności, stworzyć pewien nadmiar podaży dobrze przygotowanych specjalistów, żeby móc przeprowadzić selekcję, zdobywając prawdziwych pionierów na różnych placówkach — i odprowadzając słabszy element w głąb kraju. Ten właśnie pozwoli na wytworzenie „zaczynu morskiego" w rozmaitych warstwach społeczeństwa i rozprowadzenie idei morskich do różnych ośrodków gospodarczych.

To byłaby rzecz najpilniejsza — zwiększyć liczbowo i podnieść fachowo dotychczasowy zespół specjalistów morskich. Jednocześnie jednak trzeba zastanowić się nad gruntowną reformą szkolnictwa handlowego na wszystkich szczeblach i w tym celu stworzyć jak najprędzej specjalną komisję, złożoną z przedstawicieli zainteresowanych instytucyj i uposażyć ją we wszystkie środki dla należytego opracowania tak trudnego i skomplikowanego zagadnienia. Wstępne poszukiwania w tej dziedzinie mógłby przeprowadzić Akademicki Związek Morski; młodzież, odczuwająca na własnej skórze dysproporcję między tym, co daje szkoła, a czego wymaga życie, jest szczególnie powołana do wytknięcia najbardziej rażących niedomagań i zarysowania konkretnych dezyderatów. Tą tylko drogą — po nitce do kłębka — dojdzie młodzież do rozwiązania problemu morskiego, czyli odnajdzie ten „złoty róg", o którym pisał Zadrożny. Zresztą pozwolę sobie w tym jednym punkcie nie zgodzić się z literacką przenośnią „złotego rogu": potęgi morskiej nie posiadaliśmy dotąd wcale, nie mogliśmy jej więc utracić. Natomiast ułomne pod wielu względami „starsze społeczeństwo" gruntownie przyczyniło się do tego, że jesteśmy o duży krok naprzód w drodze do jej zdobycia.

Szkoła pionierów kolonialnych



Od kilku lat czynione, starania o uzyskanie dla Polski kolonij, muszą dać zadowalające wyniki, dlatego też równolegle z ubieganiem się o własne tereny zamorskie, trzeba podjąć wychowanie kadr instruktorskich, handlowych czy rolniczo-gospodarczych na wzór szkół zagranicznych.

Dotkliwa ta luka w naszym szkolnictwie wyższym wreszcie została wypełniona. Młodzież szkół akademickich może wreszcie poświęcić się studiom kolonialnym w trzyletnim Studium Migracyjno-Kolonialnym przy Wolnej Wszechnicy. Fachowe wykształcenie ekonomiczne, gospodarcze czy handlowe, obok szerzenia znajomości języków, ma wszechstronnie przygotować słuchaczy do pionierskiej pracy w koloniach.

Wysiłek inicjatorów nie trafił w próżnię. Studium zgromadziło około pięćdziesięciu słuchaczy ze wszystkich wyższych uczelni warszawskich, a nawet prowincjonalnych. Rozpiętość zainteresowań jest bardzo charakterystyczna. Studenci z Uniwersytetu, Wyższej Szkoły Handlowej, Wolnej Wszechnicy czy Wyższej Szkoły Dziennikarskiej — oto słuchacze Studium.

Są tu więc romaniści obok ekonomistów, historycy obok pedagogów, prawnicy, dziennikarze obok absolwentów Głównej Szkoły Handlowej. Ten fakt mówi sam za siebie. Zgrupowanie tylu ludzi o tak skrajnych zainteresowaniach, to dowód, że niedoceniane u nas wykształcenie migracyjno-kolonialne jest konieczne. Lekceważona nieraz przez starsze społeczeństwo młodzież, rozumie to doskonale — czego dowodem są wyniki, osiągnięte na pierwszym roku Studium, poniekąd eksperymentalnym.

Lata przyszłe niewątpliwie przyniosą dalszy rozwój Studium, jeszcze szersze zainteresowanie się młodzieży i przemianę skromnego wydziału na wyższą uczelnię o samodzielnej autonomii.

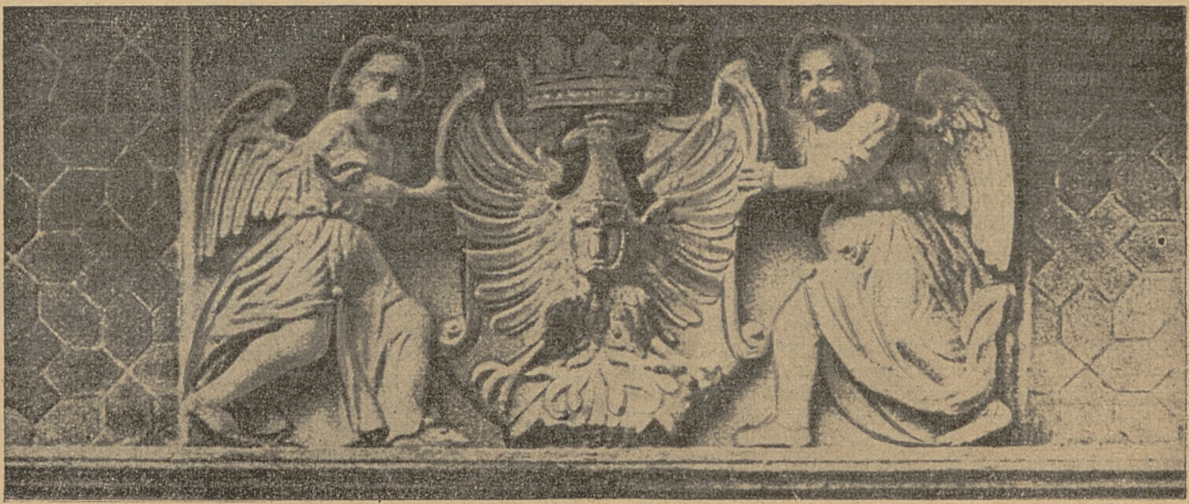
Dziekanat wydziału poszedł po linii jak największych udogodnień dla studentów, pragnących, poza normalnymi studiami na jednej z wyższych uczelni, poświęcić się zagadnieniom kolonialnym. Wykłady wieczorne nie kolidują z pracą na innych wydziałach, gdzie słuchacz przebywa w ciągu dnia. Z drugiej strony wysokość czesnego, podstawowa i najważniejsza troska studenta, jest sprowadzona do cyfry minimalnej.

Program wykładów jest tak wszechstronnie ujęty, że po trzyletniej pracy da on słuchaczowi ogół wiadomości z dziedziny migracyjno-kolonialnej. Sedno ich leży jednak w specjalizacji zagadnień, jaka jest przewidziana w dalszych latach, kiedy słuchacz po ogólnych wiadomościach z roku pierwszego, wybierając najbardziej interesujący go problem, będzie mógł się poświęcić szczegółowemu jego badaniu pod fachowym kierownictwem profesora. Ten fakt, chyba najważniejszy, zgromadził na Studium tak wielu o różnych zainteresowaniach słuchaczy, gdyż w pracy kolonialnej, obok specjalisty-handlowca, potrzebny jest specjalista-dziennikarz, społecznik czy wychowawca.

Wiąże się ich jednak wspólną wytyczną ogólnego programu polityki kolonialnj, u podłoża którego leży zrozumienie wychowania przyszłych pionierów. Stosunek ściśle naukowy do całokształtu zagadnień nie jest pozbawiony momentów emocjonalno-uczuciowych, gdyż przyszła praca, jaką wypadnie nam prowadzić, będzie często potrzebowała wysiłku serca, nie tylko rozumu. I ten moment również trzeba podkreślić jako jedną z ważniejszych więzi, która w krótkim czasie złączyła słuchaczy Studium w bardzo ścisłe grono. Ta przyjazna atmosfera sprawia, że zanika tu oficjalny tryb akademickiej pracy nad wychowaniem przyszłych pionierów dla sprawy polskiej na szerokim świecie. I wierzymy, że na szachownicy rozgrywek spraw międzypaństwowych o przyszłe kolonie staniemy pierwsi, by zdobyć je, jeżeli nie dla nas, to dla przyszłego pokolenia.

Wacław Iwaniuk





Ornament z herbem Polski we Dworze Artusa w Gdańsku

Po debatach genewskich

Niegrzeczne dziecko, Gdańsk, oddawna przestało już być dla Polski owym przysłowiowym „enfant terrible". Gdańsk bowiem jest już teraz sporym wyrostkiem w brunatnej koszuli, ze swastyką na rękawie, czekającym na dojrzałość wieku męskiego, którą w mięśniach swych poczuć może dużo wcześniej, od lat najmłodszych zaprawiany przeświadczeniem o konieczności politycznego usamodzielnienia się. Konflikt za konfliktem, umyślny czy przypadkowy, to przecież wszystko jedno. Krzykliwy ton Foerstera, i równie krzykliwy, to znów łagodzący głos Greisera, przekonywujący nas o poszanowaniu praw Polski w Wolnym Mieście, a zapewniający Berlin, że oczy Gdańska zwrócone są ku Rzeszy, — to pewnego rodzaju mutacja, którą każdy wyrostek przechodzi na przełomie lat młodzieńczych, zmierzających właśnie ku owej dojrzałości.

Pierwszy taki konflikt, związany z pobytem niemieckiego krążownika „Leipzig" i niezłożeniem przez jego dowódcę wizyty Komisarzowi Ligi Narodów w Gdańsku, zlikwidowała Polska po „skutecznej" wymianie not z Berlinem. Mimo, iż w zasadzie Gdańsk nie był wmieszany w tę sprawę, prezydent Senatu gdańskiego uznał za stosowne podeprzeć swym autorytetem Rzeszę i zaatakować Wysokiego Komisarza wraz z całą Genewą, odmawiając jej wogóle prawa wtrącania się do „wewnętrznych spraw Wolnego Państwa". Przemówienie prez. Greisera wywołało oburzenie Ligi Narodów, ba! całego niemal świata — a rezultatem tego było odwołanie p. Sea Lestera, Komisarza L. N. i mianowanie go zastępcą sekretarza Rady L. N. w Genewie.

Gdańsk zatriumfował. Pan Foerster wygłaszał peany na temat zręcznej polityki hitleryzmu, który potrafił wyeliminować wpływy międzynarodowe z Gdańska, prezydent Greiser przyrzekł już nigdy do Genewy nie wyjeżdżać. W Genewie zaś Rada Ligi postanowiła sprawę krnąbrnego Gdańska przekazać Komitetowi Trzech, Komitet Trzech z kolei przekazał ją Polsce jako państwu najbardziej zainteresowanemu w utrzymaniu tam porządku i autorytetu Wysokiego Komisarza L. N., który m. in. posiada również uprawnienie, mówiące o możliwości wezwanie w pewnych wypadkach siły zbrojnej na terytorium Gdańska.

W taki więc sposób Polska znów pozostała „tête à tête" ze swym pupilkiem, mocno poirytowanym mandatem, zleconym Polsce przez Ligę, a tłumaczonym przez samego p. Greisera w sposób wyraźnie niedwuznaczny:

„Gdańsk stoi na stanowisku, że rząd jego nie może dopuścić, aby instancja pozagdańska wtrącała się do porządkowania spraw wewnętrznych gdańskich. Pertraktacje nie mogą... obejmować życzeń polskich w przedmiocie rozszerzenia uprawnień polskich na terytorium Wolnego Miasta".

Jakże tu pogodzić owo pojęcie „instancja pozagdańska" z wywodami niemieckiej „Frankfurten Zeitung", piszącej w swym artykule wstępnym z dnia 20 grudnia ub. r.: „Mamy nadzieję, że i w Warszawie zawsze się będzie miało w pamięci, jak głębokie wartości uczuciowe (!) przedstawiają dla Niemiec Gdańsk i Prusy Wschodnie. Szanowanie naszej wrażliwości również wchodzi w skład realnej polityki. Uregulowanie sprawy gdańskiej jest główną próbą stosunków polsko-niemieckich".

Próba oczywiście wypadła nieźle. W rezultacie wykonania mandatu przeprowadzono z Gdańskiem rokowania, które doprowadziły do tak zwanego „porozumienia". Senat Wolnego Miasta złożył na ręce Komisarza Generalnego R. P. piśmienną deklarację: „Senat Wolnego Miasta Gdańska potwierdza ponownie swą gotowość uszanowania wszystkich traktatowych i umownych praw Polski, natury politycznej i gospodarczej, a w szczególności nienaruszania praw polskich w ustawodawstwie gdańskim, jako też w stosowaniu tego ustawodawstwa przez gdańskie władze administracyjne i gdańskie sądy. Senat zbada również, czy nie będzie możliwe znaleźć dalszych środków i sposobów dla zapewnienie ochrony interesów polskiej ludności i polskich kół gospodarczych na obszarze Wolnego Miasta Gdańska. Jeżeli mimo to Rząd polski byłby zdania, że którekolwiek z praw Polski doznają lub mogą doznać uszczerbku przez wewnętrzne zarządzenia Senatu gdańskiego, to Senat gdański na życzenie Rządu polskiego będzie zawsze gotów przystąpić do rokowań i wszędzie tam, gdzie zażalenie polskie okaże się uzasadnione— ograniczenie praw polskich usunąć".

Czy zostaną więc usunięte zakazy urządzania kursów języka polskiego pod karą więzienia i wysokich grzywien, presja do wstępowania młodzieży polskiej w szeregi organizacyj hitlerowskich? Czy odresturowane będą wszystkie orły polskie i emblematy narodowe, poprzerabiane w sposób barbarzyński na znaki niemieckie, lub zgoła usunięte, — a bę-

dące jaskrawym dowodem, że Gdańsk tradycją, historią, odwiecznymi prawami swymi woła, że jest miastem, związanym z Polską?! Przecież m. in. i to są ograniczenia praw polskich, — pogwałcenia, nie ograniczenia, o których usunięciu mówiła tak podniośle deklaracja Senatu Wolnego Miasta, przyjęta na sesji styczniowej Rady Ligi Narodów, gdzie sprawozdanie z wykonania mandatu składał ze strony Polski min. Beck, a w obradach uczestniczył prezydent Greiser, który miał przecież nigdy już nie udawać się do Genewy!

Min. Eden, przedstawiając Radzie swój raport, jako przewodniczący Komitetu Trzech i referent sprawy gdańskiej, ocenił wysoko gorliwość, okazywaną przez przedstawiciela Rządu polskiego, zarówno w toku nawiązywania rozmów z Gdańskiem, jak i przygotowaniu raportu podczas obrad wspomnianego Komitetu. Zapewnił jednocześnie Radę, że statut Wolnego Miasta gwarantuje utrzymanie prawnej sytuacji miasta, sposoby załatwiania sporów polsko-gdańskich oraz całość konstytucji Wolnego Miasta. Zachowana została także instytucja Wysokiego Komisarza Ligi Narodów, który ma prawo domagania się od Senatu informacyj, a Senat zaś obowiązek dostarczania mu tych informacyj. Komisarz L. N., zależnie od swej decyzji, składa raporty do Rady, odpowiedzialność jednak za wpisywanie na porządek dzienny obrad spraw konstytucyjnych ciążyć będzie na Komitecie Trzech, który tym samym nadal będzie istnieć, śledząc sprawy gdańskie. Wniosek ostatni zgłoszony został przez b. Komisarza L. N. p. Sea Leastera, który umotywował go trudnościami, jakie napotykają Komisarza w jego urzędowaniu przy ponoszeniu tej odpowiedzialności. W ten sposób więc Rada L. N. nadal wykonuje gwarancje nad statutem i konstytucją Wolnego Miasta.

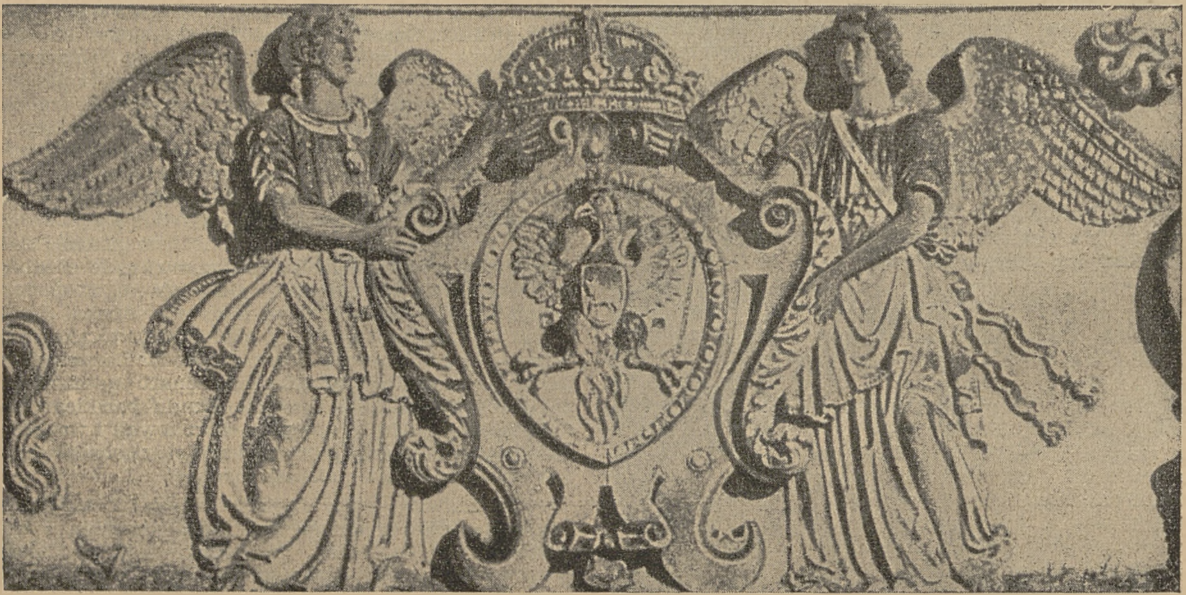
Na zakończenie swego raportu, min, Eden wygłosił podziękowanie dla min. Becka za delikatne wywiązanie się z nader trudnej misji złagodzenia sporu genewsko-gdańskiego. Dziękował także naszemu ministrowi i prezydent Greiser za lojalny i delikatny sposób wypełnienia mandatu, a min. Edenowi — za zrozumienie w spełnieniu swych funkcyj przewodniczącego Komitetu Trzech. Z kolei wyrazy podziękowania pod adresem przedstawiciela miasta Gdańska, za słowa, skierowane do min. Becka, wyraził min. Komarnicki, żywiąc niezłomną nadzieję, iż współpraca polsko-gdańska nie będzie napotykać na żadne trudności.

Idylicznie więc zakończył się zatarg gdański. Wszyscy są zachwyceni, w kuluarach genewskich dał się wyczuć nastrój dużego odprężenia, tym większego, że jeszcze wszystko przed rozpatrzeniem raportu Trzech nie zapowiadało tak sielankowego finału. Pozostawałoby tylko jedno pytanie posła Labour Party, Noela Backera, zadane min. Edenowi w Izbie Gmin, po powrocie z Genewy: „...Czy Liga Narodów ograniczyła Wysokiego Komisarza na przyszłość do spraw zagranicznych, zwalniając go od zajmowania się sprawami wewnętrznymi?“ — na co min. Eden nie potrafił dać jasnej odpowiedzi, tłumacząc tylko „...Wolałbym, aby dane nam było odczekać, jak obecne porozumienie będzie działało, zanim dojdziemy do ostatecznej decyzji w tej mierze“. Wyrażając to inaczej, nie językiem dyplomatów, lecz po prostu, wnosić należy, że jeszcze nie tu koniec sprawy. Przypuszczenia te popiera określenie roli przyszłego Komisarza Ligi Narodów w Gdańsku, sformułowane w ten sposób, że Komisarz ten ma jeszcze sam na miejscu zadecydować, czy istnieje dla niego możliwość piastowania urzędu, zleconego przez Radę Ligi, czy też nie.

Stanowisko Komisarza Komitet Trzech zaproponował Holendrowi, admirałowi de Graaf, b, szefowi sztabu generalnego marynarki holenderskiej. Admirał de Graaf propozycji nie przyjął. Na miejsce jego wysunięto kandydatury Norwega, p. Blehra i Portugalczyka, p. Ferrasa. Ostatecznie Komisarzem został Szwajcar, prof. Karol Burckhardt, członek międzynarodowego Czerwonego Krzyża.

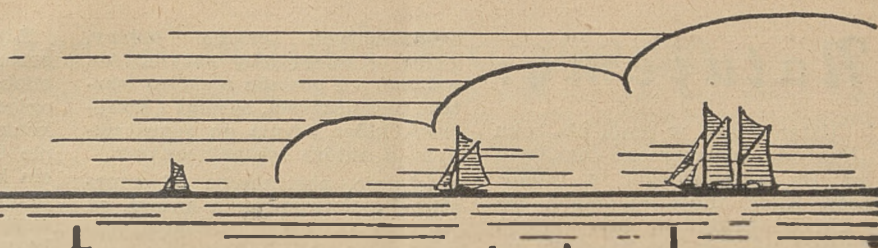
Oczywiście, ta czy inna osoba na stanowisku, opuszczonym przez p. Lestera, nie zmieni w istocie rzeczy, dla nas najważniejszej. Dla Polski bowiem w przyszłym postępowaniu Senatu gdańskiego jest najbardziej ważne: czy Senat w rządach swoich, niezależnie od papierowych obietnic, a żyjąc z Polski, będzie kierował się w stronę Berlina, czy też lojalnie poszuka wyjścia, godnego prawych Gdańszczan, a nie służków obcej polityki. Jeśli nie — zaiste, nie wiadomo, jak daleko odbiegły od prawdy słowa dra Liperta, przybyłego z Berlina do Wolnego Miasta na wiec partii hitlerowskiej, a otwarcie i śmiało stwierdzającego, iż Gdańsk ma przed sobą wielkie zadanie — czeka go bowiem danina krwi.

Wanda Karczewska



Ornament z herbem Polski nad Wysoką Bramą w Gdańsku

Morze w literaturze pięknej



JAN H. DE GROOT)*

Gdynia

Geboren uit een wil, die driftig als een speer
zich trillend vastbeet in een zeer begeerde aarde.
En zich verwikken noch verwegen liet al eer
een volk aâmde de zee en over golven staarde.

Een pier slaat hard en strak zijn felle hoek in zee.
Omarmt schepen en kaden. Een stad van bonzend leven
verrijst waar eens aan'n dichtgeslibde rêe
de trage visschersschuiten statig huiswaarts dreven.

Thans dreunen hamers in een drijvend dok.
En rekken zich de halzen van de kranen.
Hier leeft de zee, hier zwoegt een moedig volk
onder de bonte kleur van aller landen vanen.

Nooit brak een energie zoo toomloos hevig uit.
Nooit stuwde een volk zijn bloed zoo driftig op tot leven.
Gdynia, jong hart, de wereld hoort uw luid' —
en rustelooze roep zich u over te geven.

Zrodzona z silnej woli, jak dziryt stalowy
Przywarła do tak bardzo upragnionej ziemi
Gdzie niewzruszony, zwarty z podniesioną głową
Naród czuwa nad morza falami srebrnemi.

W dal łuki falochronów wybiegły na morze
tuląc mola, okręty. Tętni miasto gwarne
gdzie dawniej na zatoce o wieczornej porze
wracały wolno kutry połowem ciężarne

Dziś walczą ciężkie młoty w pływającym doku
A dźwigi pracowicie wyciągają szyje
Bandery różnych ludów masz na każdym kroku
Pracuje dzielny naród, a morze tu żyje!

Nigdzie nie wybuchnęła tak siła narodu
Ni krwią naród ochotnie tak miasta nie poił.
Świat cię słyszy, o, Gdynio, kraju serce młode
I radośnie pośpiesza na wołanie Twoje.

Przekład autoryzowany z holenderskiego ERNEST RAULIN

*) Znany poeta holenderski Jan H. de Groot, współpracownik wielkiego czasopisma „Het Korenland" i „De vriend des Huizes", napisał kilka utworów poetyckich, dotyczących Polski, którą swego czasu zwiedzał.

Notujemy:

Ustanowiona w maju ub. roku „Nagroda artystyczno - naukowa im. St. Żeromskiego“ z funduszów Rady Miejskiej Gdyni, zaczęła już działać, w dniu bowiem 10-tym ub. m. jury nagrody po raz pierwszy ogłosiła wynik narad. Spowodu jednak zbyt późnych zgłoszeń do nagrody, postanowiono nie przyznać jej żadnemu z kandydatów, wysunięto natomiast propozycje, zgodne z § 3 jej statutu, aby kwotę 3.000 zł, przeznaczoną na nagrodę, rozdzielić na stypendia dla uzdolnionych literatów, artystów, względnie dla studiujących zagadnienia morskie, albo też, by z kwoty tej pewną sumę wydzielić na wydanie drukiem utworów z zakresu literatury pięknej, sztuki lub piśmiennictwa gospodarczego bądź społecznego. W razie nie skorzystania z tych uprawnień, całkowita kwota nagrody zostanie przeniesiona na rok następny, w którym rozpatrzone zostałyby kandydatury do dwóch nagród jednocześnie.

Można zatem z radością podkreślić fakt, że w Polsce docenia się znaczenie wszelkiej twórczości, związanej z morzem: nagroda m. Gdyni i nagroda im. J. Szareckiego, aż 2 nagrody „morskie“, to dowód, że zdolni twórcy mogą liczyć na uznanie i poparcie społeczeństwa — dowód, że np. marynistyka staje się w literaturze i sztuce czynnikiem, godnym większej uwagi, i że... wymaga podniety.

Skoro już mowa o nagrodzie im. Żeromskiego, wypada zauważyć, iż w skład jury wchodzą: komisarz m. Gdyni, 4 delegatów Rady Miejskiej Gdyni, dowódca Floty Wojennej lub jego zastępca, delegat wojewody pomorskiego, dyrektor Urzędu Morskiego, prezes Sądu Okręgowego i delegat Instytutu Bałtyckiego; niewątpliwie przedstawiciele tak różnych dziedzin życia społecznego stanowią sobą gremium odpowiedzialne, uderza tu jednak brak przedstawicieli — literatury i sztuki.

*

W n-rze 4/37 **„Prosto z mostu“** ukazał się artykuł Urbana Krzyżanowskiego p. t. **„Morze w literaturze i prasie“.**

Artykuł ten został w całości przedrukowany w n-rze 6/37 dobrze prowadzonej gdyńskiej **„Torpedy“**, gdzie opatrzono go komentarzem, którego przytaczamy tu fragment: **„Niewątpliwie w artykule tym jest dużo przesady i subiektywizmu. Pewne rzeczy podane są w sposób zbyt arbitralny. Przebija z niego dużo zniechęcenia i dużo nerwów, które zbyt zgorzkniałymi czynią ustępy, gdzie wystarczyłaby satyra. Ale artykuł ten posiada wybitną wartość niezależności, odwagi i szczerości, które czynią go sugestywnym, a autora sympatycznym“.**

Istotnie, abstrahując od napastliwego rozgoryczenia autora, od jego braku umiaru w apodyktyczności sądów i w autorytatywnym bezkrytycyzmie, przejawiającym się tu i owdzie w tym, bardzo ciekawym zresztą, artykule — niepodobna mu jednak odmówić sympatii i pewnych racyj (patrz artykuł dra Józefa Borowika p. t. **„Po nitce do kłębka“** w bież. n-rze „Szkwału“), zwłaszcza gdy chodzi o nazbyt ułatwione, a niezawsze zgodne z życiem tendencje propagandowe, dość swobodnie stosowane w naszej prasie i literaturze. Gorzej zato jest z pretensjami autora do pisarzy o to, że wydają utwory np. o bitwie pod Oliwą, a nie o życiu marynarzy współczesnych, życiu, według Urbanowskiego, bardzo ponurym. Sztuczne bowiem podrzucanie pisarzowi tematów jakichkolwiek innych, niż te, na które pisać umie, i nakłanianie go do pisywania o tych a nie tamtych sprawach morskich — jest równoznaczne z odwodzeniem pisarza od propagandy jednej (optymizmu), do propagandy drugiej (pesymizmu). A nie wiadomo, który rodzaj bardziej szkodzi zarówno literaturze, jak i społeczeństwu, a więc i marynarzom.

Te same pretensje Krzyżanowskiego do literatury znajdujemy w jego, wydanej ostatnio, broszurce p. t. **„Warunki pracy oficerów w polskiej marynarce handlowej“**, w której napastliwością tonu, chaosem w ujęciu rzeczy, zaprzeczeniem wszelkich wartości w sprawach morskich, bezpośrednio go nie dotyczących — obok pewnych równie niewątpliwych racyj (patrz: artykuł M. Arciszewskiego p. t. **„Zasypać przepaść“** w n-rze 5/37 **„Torpedy“**) — autor zapędził się o wiele dalej, niż w swym artykule w **„Prosto z mostu“.**

„Podróże jachtów“ — żali się Krzyżanowski — **mają swoją prasę i literaturę. Opisuje się statki, krany, porty i podróże, salony na „Piłsudskim“ i knajpy w Gdyni. Bliskim jest Jan z Kolna, Arciszewski i Beniowski...“** — I niespodziewana konkluzja: **„Istnieje jakieś nieme sprzysiężenie, czy też sitwa ludzi pióra. Opisać wszystko, wszystko od masztowej sosny po gdyńskie speluny, nie tknąć tylko marynarzy“.**

Stanowczo, tego rodzaju oskarżenie należy położyć na karb roztrzęsionych nerwów Krzyżanowskiego. I to go tłumaczy najzupełniej.

*

Liga Morska i Kolonialna, w porozumieniu z Inst. Wyd. „Biblioteka Polska“ w Warszawie, ogłosiła wśród młodzieży szkolnej konkurs na najlepsze opracowanie tematów, poruszonych w pięciu książkach, wydanych ostatnio przez te dwie instytucje. Sąd konkursowy, zebrany w dniach 14 i 24 grudnia ub. r., w siedzibie Polskiej Akademii Literatury, pod przewodnictwem prezesa W. Sieroszewskiego, postanowił przyznać: I nagrodę (duży model m/s „Piłsudski“ w gablotce) uczniowi kl. VIII, L. Prorokowi z gimn. im. Św. Wojciecha w Warszawie; II (komplet małych modeli O. O. R. P.) — uczniowi kl. VI, K. Stosykowi z gimn. państw. im. Staszica w Warszawie; III i IV (po 12 książek do wyboru) — uczenicy kl. VII, L. Marguliesówne z gimn. państw. im. Słowackiego w Czortkowie i uczniowi kl. II, M. Mikulskiemu z gimn. państw. im. Marszałka Piłsudskiego w Stanisławowie. Poza konkursem jury wyróżniła 24 prac, nagrodzonych po jednej książce (szczegóły patrz: **„Morze“** nr. 3/37).

*

Ukazały się następujące książki: M. B. Lepeckiego **„W cieniu Kordylierów“**, reportaż krajoznawczy z podróży po Paragwaju i Boliwii, nakładem księgarni J. Przeworskiego; B. Pawłowicza **„W słońcu dalekiego Południa“**, zbiór impresyj podróżniczych, głównie z terenów osadnictwa polskiego w Ameryce Płd., i tegoż autora **„Kolorowe serce“**, powieść morska dla młodzieży, obie książki nakładem Inst. Wyd. „Biblioteka Polska“; J. Makarczyka **„Liberia, Liberyjczyk, Liberyjka“**, nakł. Głównej Księgarni Wojskowej; W. Strzałkowskiego **„Wyjazd na połów“**, poezje marynistyczne, nakł. „Bibl. Polskiej“; Zb. Jasińskiego antologia **„Morze w poezji polskiej“**, nakł. Gł. Księg. Wojsk. oraz B. Carey **„Kapitan Krystyna“**, powieść awanturnicza z wysp Polinezji, w przekładzie z angielskiego J. Sujkowskiej, nakł. księgarni Wł. Michalaka i S - ki.

*

Nakładem M. Arcta wyjdzie niebawem z druku książka p. t. **„Na gdyńskim szlaku“**, pióra St. Zadrożnego, redaktora **„Szkwału“**. Na książkę tę, obszernie zilustrowaną oryginalnymi zdjęciami, złoży się szereg essayów literackich i informacyj o życiu naszej marynarki handlowej.

*

Obecny adres Instytutu Bałtyckiego, po przeniesieniu go z Torunia, brzmi: Gdynia, ul. Świętojańska 23, II p.

Zb. Jasiński

Pasażer w oczach marynarza

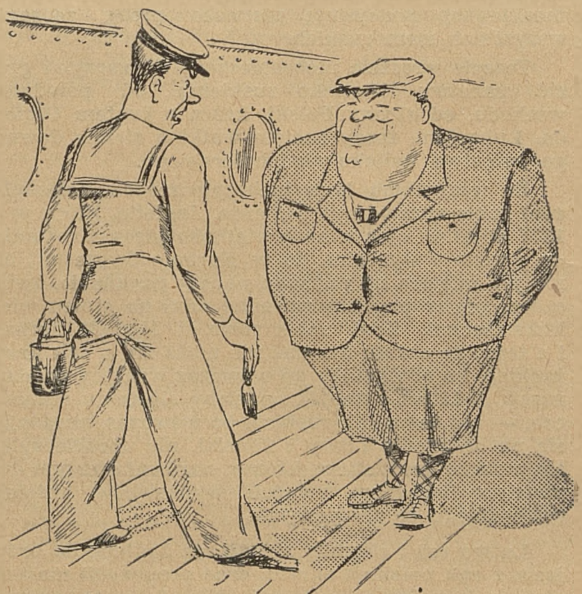
Zdaje się, że to Conrad powiedział: „Pasażer na statku, to coś pośredniego między załogą, a ładunkiem“. Czyż można trafniej określić pasażera?..... Zresztą, większość ludzi zmienia się do niepoznania w czasie podróży już nie statkiem nawet, tylko zwykłym warszawskim.... tramwajem. Tomy całe potrafiliby pisać tramwajarze na ten temat.

W pociągu też można się nieźle ubawić, ale cóż to wszystko znaczy wobec pasażerów na statku?! O nich, a raczej o **tym**, co jest „czymś pośrednim między załogą, a ładunkiem“, pragnę powiedzieć.

Pasażerów na statku można podzielić na dwa zasadnicze gatunki.

Typem pierwszego jest **pasażer anormalny**, niestety najrzadszy. Jest to człowiek, który mimo to, iż stał się pasażerem, nie zatracił cech **człowieka normalnego**. Taki, albo chce przebyć na statku drogę z portu do portu dlatego tylko, że w danych okolicznościach taka komunikacja jest najdogodniejsza, albo udaje się statkiem na wycieczkę, uciekając od zgiełku miejskiego, dancingów i kurzu. Szuka po prostu odpoczynku w rzeźkich podmuchach morskiego wiatru. Nigdzie się nie pcha, interesuje się wszystkim w miarę, stara się przebywać na pokładzie, w bridge'a nie grywa, w marynarzach widzi najzwyklejszych ludzi, a w czasie kiwania choruje z umiarem, albo i bez, do nikogo jednak nie mając pretensji.

No i wreszcie ten drugi gatunek, — **pasażer normalny**. Rozmaitych podgatunków, rodzajów i odcieni jest tu taka masa, że nie sposób wszystkich wymienić. Jest między nimi prawdziwe wilczysko morskie, które już nie jeden sztorm w Zatoce Gdyńskiej przeżyło, kiedy to wszyscy pokotem leżeli, statek chwiał się potężnie, a kapitan (zawsze stary i wytrawny marynarz) głowę stracił. I tylko on jeden trzymał się dzielnie, stał na dziobie statku i nawet nie... chorował. Takiego już nic nie zadziwi, bo morze zna na wylot, sztuka żeglarska to dla niego szczeniak, w podróży morskiej już żadnej emocji nie zazna, bo to, co można jeszcze zobaczyć, jest niczym w porównaniu z tym, co już widział i przeżył,



a podróżuje... no, chociażby po to, żeby innych pasażerów w razie czego na duchu podnosić i pouczać, w jakiej pozycji najlepiej jest witać zbliżającą się chorobę morską. Takich drapieżników morskich można spotkać na pokładzie tylko przy dobrej pogodzie i spokojnym morzu. Pasjami lubią uświadamiać pasażerów ciekawych, którzy ze swej strony są prawdziwym nieszczęściem dla pracujących marynarzy.



Jak się nie ma roboty, to nawet nieźle jest z takim porozmawiać, ale w czasie wachty to prawdziwa plaga egipska. No, bo łazi to po pokładzie, jak zmora, lornetkę teatralną na szyi powiesi i miele bez przerwy: „A co to jest?... a poco to?.... a jak głęboko jest w tym miejscu?.... a czy statek się może przewrócić?.... a gdzie kompas, gdzie gniazdo bocianie?.... a czemu pan nie siedzi w gnieździe bocianim?... a... a...“ — szlag by to trafił!!. Jedyny ratunek to cudny zwyczaj, zabraniający marynarzom rozmowy z pasażerami. Przepis ten bywa omijany w dwóch wypadkach: primo, kiedy pytającą jest ładna, młoda pasażerka, i secudno, kiedy pytanie jest tego rodzaju, że nie sposób jest nie odpowiedzieć. Stoję na przykład niewyspany, głodny i marząc o spędzeniu urlopu na wsi, wśród lasów, strumyczków, ptaszków i nierogacizny, — przeklinam te dwie godziny malowania, jakie mi jeszcze pozostały do obiadu. Zjawia się pasażer i z błogim uśmiechem bredzi: „Cudne życie panowie tu mają na statku. Żyć, nie umierać“..... Milcząc, maluję, a niezrażony pasażer dalej bredzi: „O, gdybym to ja tak mógł zostać **żeglarzem.....**“. I nagle zdecydowawszy się pewnie urzeczywistnić to marzenie, zadaje mi ni mniej, ni więcej tylko takie pytanie: „Czy panowie dopłacają cokolwiek, np. za wyżywienie?“.... (autentyczne). Pendzel wypadł mi z drżącej ręki, rozpryskując na pokładzie farbę. Na takie pytanie musiałem odpowiedzieć. Odpowiedź była ciężka, zawiesista, solą morską przesiąknięta...

Czasem jednak po wachcie prowadziło się rozmówki z pasażerami. Gdzieś z boku oczywiście, żeby „władza“ nie widziała. Tematów jest sporo, tylko terminów mniej, nie to, co na „Darze Pomorza“. Tam, bywało, jak zwali się tłum t. zw. zwiedzających, to choćby przez grzeczność trzeba było oprowadzać i objaśniać, umiłowanie i zrozumienie morza szerząc. Prowadzi więc taki ideolog morski i tłumaczy jak najjaśniej, pamiętając, że w Polsce około 70% zawodowo czynnych pracuje w rolnictwie:

— To, co państwo widzą, to jest grotmaszt. Ża-

gle na grotmaszcie są rozmaite. A więc: grotżagiel, grotuntermars (albo grotdolnymarsel), grotobermars (albo grotgórnymarsel), grotbram i grotbombram. Te na sztagach, to grotstengisztagsel, grotbramstengisztagsel i grotbombramstengisztagsel. O, widzą państwo ten żagiel? To jest właśnie grotbombram. Najmniejszy na tym maszcie z rejowych i najłatwiejszy".

Ludzie zadzierają głowę w górę aż karki trzeszczą i starają się za wszelką cenę zobaczyć ten „grompram", czy jak go tam. A ideolog ciągnie niezmordowanie naprzód:

— Stawia się go, wybierając fał. Przedtem jednak trzeba zluzować sejzingi, potem gordingi, których jest pięć, a więc sterburtnokgordink i bakburtnokgording, sterburtbukgording, i taki sam po lewej burcie, i mitelgording. Następnie obciąga się szoty, luzując sterburt i bakburt gejtawy. Trzeba również pamiętać o brasach, zwłaszcza o podwietrznym. To jest zresztą jasne, prawda?... A teraz ten drugi żagiel"....

Przy trzecim żaglu towarzystwo zaczynało zezować, przy piątym zatracać poczucie czasu, przestrzeni, a niekiedy nawet rzeczywistości, czego najwięcej żałował ideolog, gdyż żagli pozostawało jeszcze sporo, bo aż dwadzieścia.

Tak, dobre to były czasy, nie to, co na pasażerskim parowcu, gdzie ani jednego żagla nie ma. A szkoda, bo pasażerowie ciągle się o nie dopytują.

Witold Gorski

NASI SĄSIEDZI NAD BAŁTYKIEM

Wielkie księstwo Litewskie i jego unia z Polską

Historię Litwy znamy na ogół w pobieżnym skrócie i to wtopioną raczej we własne nasze dzieje i zespoloną z nimi najściślej, choć niewątpliwa odrębność dwu połów monarchii jagiellońskiej utrzymuje się przez długie stulecia. Może więc nie bez znaczenia byłoby pewne prześwietlenie tych dziejów, uwypuklenie wzajemnego stosunku Litwy i Polski, spowitego w grającą barwami otęcz, jaka zrodziła się na tle sentymentu, by przesłonić niekiedy prawdę dziejową.

Historia państwowości litewskiej zaczyna się więc w połowie XIII stulecia, gdy książę Mendog usuwa gwałtem lub podstępem innych książąt szczepowych, by stać się jedynym władcą Żmudzi, leżącej na prawym brzegu dolnego Niemna, od Bałtyku po Niewiażę, — i Litwy — na prawym również brzegu średniego Niemna i ponad jego dopływami. Nie poprzestając przy tym na terenach żmudzko-litewskich, podbija Mendog i część osłabionej przez tatarskie najazdy Rusi, a dążąc później do dalszych podbojów, sprzymierza się z krzyżakami, przy czym płaci zakonowi za chrzest i wyjednaną dlań u papieża koronę częścią naprzód, a potem i całą ziemią żmudzką. Zbudowana wnet (w r. 1254) przez krzyżaków Kłajpeda odetnie Żmudź od Bałtyku aż po dzień dzisiejszy, pozostawiając jej jedyny, a nie wyzyskany nigdy, bo nie leżący u ujścia rzeki spławnej, port w Połądze.

Państwo Mendoga upada przecież, zaledwie powstało. Trwałym będzie dopiero organizm polityczny, stworzony przez Giedymina w pierwszej połowie XIV w., a rozrastający się kosztem ziem ruskich, wyzwalanych z tatarskiej niewoli. Ogarnia więc Litwa ówczesna, prócz ziem rdzennych, rozleglejsze nierównie obszary ruskie z Pskowem od północy, Smoleńskiem i Czernihowem na wschodzie, dochodząc poprzez pustkowia między dolnym Dnieprem i Dniestrem niemal aż do morza Czarnego, a na zachodzie sięgając po Brześć i Grodno. Litewskie nie jest to państwo nawet z nazwy, już jego twórca bowiem, Giedymin, tytułuje się królem Litwinów i Rusinów, a nierównie wyższa od pogańsko-litewskiej chrześcijańska kultura ruska sprawia, iż rychło wynarodawia się dwór książęcy i górne warstwy ludności. Już przecież syn Giedymina, Olgierd, najchętniej mówi po rusku i dzięki swym małżeństwom z Rusinkami sam z obyczajów staje się Rusinem, a Kiejstutowicz Witold, sławiony przez dzisiejszą Litwę nad wszystkich bohaterów narodowych, nie mówi — horribile dictu — po litewsku zupełnie.

Jeśli jednakże Ruś chętnie się początkowo poddaje władztwu litewskiemu, to obrona Żmudzi i Litwy właściwej przeciw najazdom krzyżackim staje się coraz trudniejsza. Najsilniejsza z twierdz, Kowno, w r. 1362 wpada w ręce zakonu; na miejscu burzonych grodów żmudzkich wznosi zakon zamki Marienburg i Gotteswerder; wielka wyprawa krzyżacka w r. 1377 oblega stołeczne Wilno.

W tym samym czasie nowe groźby zwisają nad państwem litewskim od północo - wschodu. Wzrastać poczyna mianowicie w siły księstwo moskiewskie, uznające wprawdzie nad sobą zwierzchnictwo tatarskie, ale i dążące do tego samego, co i Olgierd, celu. Chrześcijańscy Rusini, nadeżący do kościoła wschodniego, poddający się początkowo władzy litewskiej, nie tak srogiej jak tatarskie jarzmo, zaczynają przy tym spozierać ku Moskwie z chwilą, gdy tam przeniósł się metropolita ruski z wystawionego na najazdy tatarskie Kijowa, i gdy książęta moskiewscy podejmują pierwsze próby zebrania wszystkich ziem ruskich.

Trzecie wreszcie niebezpieczeństwo zaczyna grozić państwu litewsko - ruskiemu od południo - wschodu, od strony Polski, która z bratem Olgierda, Lubartem, toczy zacięte walki o ziemie dawnego księstwa halicko-włodzimierskiego.

Ze wszystkich tych niebezpieczeństw najjaśniej zdał sobie sprawę syn Olgierda, Jagiełło, który w r. 1377 objął po ojcu władzę wielkoksiążęcą. Zrozumiał on przede wszystkim, że w Europie ówczesnej nie ma już miejsca na państwo napoły pogańskie, zwłaszcza, gdyby poganin zasiadać miał na stolcu wielkoksiążęcym. Zdał sobie również Jagiełło sprawę i z tego, że chrztu przyjąć nie może ani z rąk krzyżackich, bo odstąpiliby go wówczas wszyscy poddani ruscy, a Litwa i Żmudź oparłaby się temu stanowczo, — ani też z rąk ruskich, bo wówczas, narażając się na oburzenie Litwy i Żmudzi, nie ubezpieczyłby się przeciw krzyżakom, którzy, narówni z całym ówczesnym Zachodem, uważali wyznawców kościoła wschodniego za niewiernych.

Łatwo też i chętniej skłonił się Jagiełło do przyjęcia z rąk polskich chrztu, oraz propozycji małżeństwa z Jadwigą i koronacji. Nie była to zresztą pierwsza polska próba zbliżenia się ku Litwie. Już Łokietek zawarł był przymierze z Giedyminem, mające na celu wzajemną obronę przeciw krzyżakom a umocnione później małżeństwem Kazimierza z Giedyminówną Aldoną. Wysuwając następnie po dwa-

kroć — w r. 1349 i 1357 — myśl ochrzczenia Litwy, ożenił Kazimierz Wielki wnuka swego i domniemanego, po Ludwiku węgierskim, następcę tronu, Każka szczecińskiego z jedną z córek Olgierda. Rok więc 1385 i zawarta wówczas w Krewie, w d. 14 sierpnia, umowa pomiędzy Jagiełłą i jego braćmi a Polską, była trzecią, tym razem uwieńczoną pomyślnym wynikiem, próbą polsko-litewskiego zbliżenia.

Pomyślnym przede wszystkim — podkreślić tu trzeba — jeśliby chodzić miało o punkt widzenia litewski. Litewsko-ruskie państwo Jagiełły, zespolone odtąd z państwem polskim pod starą nazwą „Korony Królestwa Polski", otrzymuje od owej chwili pomoc niezmiernie cenną na rzecz obrony przede wszystkim ojczystej Żmudzi, której znaczne połacie musieli już podwakroć odstępować, i Jagiełło, i Witold, prącym od zachodu i północy niemieckim zakonom, te zaś mogły były zgotować i Żmudzi, i Litwie los równie tragiczny, jaki spotkał współplemiennych pogańskich Prusów. Ostatnia przecież wielka wyprawa na Wilno w r. 1394 — już po zespoleniu Litwy z Polską — nie osiągnęła zamierzonego wyniku, choć ściągnięto na nią siły zbrojne i z Prus i z Inflant. Później, dzięki zwycięskiej bitwie pod Grunwaldem, odzyskała Litwa — już na zawsze — ziemię żmudzką, co uniemożliwiło było powstanie wielkiego państwa niemieckiego nad Bałtykiem, obejmującego jego pobrzeże od ujścia Wisły do Zatoki Fińskiej. Pozyskała również Litwa—dzięki Polsce — możność obrony wcześniejszych swych nabytków ruskich i opierania się zachodniej ekspansji moskiewskiej, zwłaszcza, gdy od połowy XV w., po upadku carstwa kiperackiego i po zjednoczeniu przez Iwana III pod berłem moskiewskim szeregu pomniejszych księstw i republik kupieckich, zacznie się — z pierwszym rokiem XVI w. — uporczywa, wielosetletnia walka pomiędzy Moskwą a monarchią Jagiellonów o ziemie litewsko-ruskie. Etapów tej walki przypominać tu nie ma potrzeby, podaje nam je wspólna obu narodów historia, przypieczętowana tragicznym tych zapasów wynikiem. Warto jednakże, jak sądzimy, podkreślić, że samo Wielkie Księstwo Litewskie walce tej nigdy by nie było podołało. Wszakże już w pierwszych latach w. XVI utraciła Litwa rozległe przestrzenie nad Werną, Oką i na Siewierszczyźnie, nieco później ziemie smoleńską i połocką, a jednocześnie cofnąć się musiała z pobrzeży czarnomorskich. Dopiero później, gdy w wyprawach na Moskwę biorą udział siły zbrojne obu narodów, wynik walki, jak za Batorego np., bywa zwycięski.

Niewątpliwe wreszcie korzyści, poza możnością obrony granic, przyniosła księstwu litewsko-ruskiemu kultura i cywilizacja zachodnio-europejska, jaka szerzyć się w nim zaczęła za pośrednictwem Polski. Bojarzy, dotąd „grubi i sprośni ludzie, niewolnicy panów swoich", mocą przywileju z r. 1387 używać zaczną odtąd „tych samych praw, co i reszta szlachty w ziemiach polskiego królestwa", polszczą się też rychło, choć w tym kierunku nie wywiera nigdy Korona nacisku na Litwę, co podkreślić by należało bardzo silnie. Przeciwnie, odwieczna, wrodzona tolerancyjność polska sprawia, że język ruski, już przed tym będący językiem urzędowym Wielkiego Księstwa Litewskiego, pozostaje nim nadal, nawet w listach monarszych do mówiącej już po polsku szlachty przez całe stulecia. Polonizacja Litwy dokonywała się więc w sposób najzupełniej samorzutny, bez żadnego przymusu z góry, a ogarnęła naogół jedynie warstwy wyższe; do warstw niższych sięgnęła tam tylko, naogół dokąd sięgało polskie osadnictwo.

Wypadałoby może z kolei zadać sobie pytanie, czy podobne korzyści odniosło państwo polskie z zespolenia z księstwem litewsko-ruskim. — Odpowiedź na nie wypadłaby raczej negatywna, niewątpliwym bowiem wynikiem unii Korony z Litwą było wciągnięcie Polski do walk z Moskwą o ziemie ruskie, tym samym zaś odwrócenie polskiej myśli politycznej od zadań zasadniczych, a przede wszystkim własnych, jakimi była obrona polskiego stanu posiadania na Śląsku, na Pomorzu i w Prusiech. „Rzplita obojga narodów" z początkiem XVII w. mierzy około 990.000 km przestrzennych, licząc około 6 milionów mieszkańców, a więc zajmując drugie pod względem obszaru miejsce śród państw europejskich, a szóste pod względem liczby ludności. Ale mocarstwa tego nie stać na to, by mogło wydrzeć własnym wysiłkiem zbrojnym ziemie, zagarnięte przez zakon, gdyż ani w wojnie 13-letniej za Kazimierza Jagiellończyka, ani w wojnie pruskiej r. 1520 za Zygmunta I, ani wreszcie w r. 1626, w czasie wojny polsko-szwedzkiej o Prusy, Litwa Polsce żadnej nie udzieli pomocy.

Rzeczpospolita Polska, spolonizowana w swych górnych warstwach społecznych, ale trójjęzyczna zawsze i dwuwyznaniowa, jeśli chodzi o ten pokład etniczny, jaki stanowią warstwy ludowe, nie stanie się nigdy państwem jednolitym, o ściśle sprecyzowanych zadaniach i celach i w tym właśnie tkwić będzie zaródź jej słabości aż po ostatnie chwile istnienia.

Stanisław Poraj

W Y C I Ą Ć

CELE I ZADANIA LIGI MORSKIEJ I KOLONIALNEJ

1) LMK uświadamia całe społeczeństwo o konieczności stworzenia realnej siły, zdolnej do obrony wybrzeża oraz interesów Polski na morzu, organizuje i prowadzi stałą zbiórkę na Fundusz Obrony Morskiej (FOM), mający charakter dobra publicznego.

2) LMK współdziała czynnie w rozbudowie żeglugi morskiej, portów oraz handlu i rybactwa morskiego, popiera rozwój przemysłu portowego i przetwórczego na wybrzeżu; propaguje hasła wychowania morskiego, opiekuje się ludnością nadmorską, jak również marynarzami i robotnikami portowymi.

3) LMK dąży do utrzymania i pogłębienia stosunków gospodarczych i kulturalnych ze środowiskami polskimi za granicą; zmierza do uzyskania dla Polski odpowiednich terytoriów kolonialnych; propaguje czynnie hasła nawiązania bezpośrednich stosunków gospodarczych między Polską a krajami zamorskimi; prowadzi akcję osadniczą na terenach zamorskich zmierzając do osadzania na roli w państwach zamorskich tej części naszego przyrostu naturalnego, której nie jesteśmy w stanie zapewnić w obecnych warunkach pracy w kraju

4) LMK współdziała w rozbudowie i eksploatacji dróg wodnych śródlądowych, występuje z inicjatywą w zakresie budowy i utrzymania dróg wodnych w dobrym stanie, czuwa nad bezpieczeństwem ruchu i ulepszaniem dróg już istniejących oraz roztacza opiekę nad żeglarzami śródlądowymi.

KATEGORIE CZŁONKÓW LMK

1) Honorowi, 2) dożywotni (wpłacający przynajmniej tysiąc zł jednorazowo) 3) protektorzy (30 zł wpisowego i 120 zł składki rocznie). 4) opiekunowie (15 zł wpisowego i 60 zł składki rocznie), 5) rzeczywiści:

a) zwyczajni (1 zł wpisowego i 1 zł składki miesięcznej);

b) popierający (1 zł wpisowego i 50 gr składki miesięcznej);

6) zbiorowi (bez wpisowego, 10 gr składki miesięcznej).

PRAWA CZŁONKÓW

1) Czynne i bierne prawo wyborcze do władz stowarzyszenia (w imieniu członków zbiorowych występują delegaci po jednym na dziesięciu);

2) prawo zabierania głosu i głosowania na zebraniach Oddziałów;

3) prawo korzystania z urządzeń stowarzyszenia;

4) bezpłatny przydział różnych czasopism LMK, zależnie od wysokości płaconej składki;

5) prawo noszenia odznaki i munduru.

OBOWIĄZKI CZŁONKÓW

1) Regularne płacenie składek (nie dotyczy to członków honorowych i dożywotnich);

2) dbanie o dobre imię stowarzyszenia i jego rozwój;

3) ścisłe stosowanie się do statutu, regulaminów, przepisów, uchwał i zarządzeń władz stowarzyszenia;

4) branie jak najczynniejszego udziału w pracach stowarzyszenia i zjednywanie nowych członków.

Podwoić szeregi!

Liga Morska i Kolonialna rozwija się z każdym rokiem: powiększa się liczba jej członków, rozszerza zakres jej działalności. Świadczy to wymownie o tym, że hasła Ligi są żywotne, że zdobyły — mimo początkowej obojętności — serca i umysły wielu obywateli. Nasz rozrost organizacyjny może więc napawać nas słuszną dumą, tym bardziej, iż dzisiaj nikt w Polsce nie wątpi o aktualności i doniosłości idei morskiej i kolonialnej. Zagadnienia te przecież w ostatnich latach wysuwają się coraz bardziej na czoło zagadnień państwowych, można nawet powiedzieć, że ostatnio stały się punktami wyjściowymi dla wielu poczynań polityki polskiej, a w szczególności polskiej polityki zagranicznej, tak, że wiele tych zagadnień, podjętych z inicjatywy Ligi i wysuwanych przez nią jako zagadnienia pionierskie, zostało przyjętych przez czynniki państwowe i włączonych do programu państwowego na najbliższą przyszłość. I to podkreślić możemy i musimy, jako słuszny powód do naszej dumy organizacyjnej.

Czy jednak rozrost naszej organizacji odpowiada temu wywindowaniu w górę podstawowych postulatów Ligi?

Przed wielu laty zostało rzucone ambitne hasło, że z każdym rokiem ilość członków LMK musi się podwajać, że jednym z najważniejszych obowiązków każdego członka LMK jest zdobycie dla Ligi nowej jednostki, powiększenie zastępów jej członków o nowego szermierza idei morskiej i kolonialnej. Pierwsze lata rozwoju Ligi zdawały się świadczyć o tym, że członkowie wzięli do serca ten nałożony na nich obowiązek organizacyjny, liczba bowiem członków wzrastała w tempie bardzo szybkim.

Potem jednak, niestety, tempo wzrostu liczby członków Ligi poczęło słabnąć i dzisiaj nie jest już tak intensywne, jakby tego można się było spodziewać po wysokim rozwoju idei LMK.

Oczywiście, przyczynił się do tego w znacznym stopniu ogólny kryzys i pogarszające się z każdym rokiem warunki materialne ogółu obywateli. Na pociechę możemy nawet powiedzieć, że podczas gdy szereg mniej żywotnych, mniej prężnych organizacyj społecznych straciło w tym czasie grunt pod nogami, Liga Morska i Kolonialna, choć powoli nadal się rozwijała, krzepła w swej zwartości organizacyjnej.

To jest pociecha, ale nie wytłumaczenie, bo jeszcze i teraz, kiedy wystąpienia oficjalne na terenie międzynarodowym i dane statystyczne świadczą wymownie o palącej aktualności zagadnień Ligi, — jest jeszcze wielu ludzi w Polsce, którzy odnoszą się do spraw morskich i kolonialnych nad rozum obojętnie. Winę ponosi tu w dużym stopniu każdy z nas, członków Ligi, którzy, płacąc regularnie składki miesięczne, czytając nawet pisma Ligi, nie wszyscy potrafimy z siebie wykrzesać zapału na tyle, by stać się prawdziwymi szermierzami idej, które sami przecież dobrze rozumiemy i doceniamy, by, krótko mówiąc, ideami tymi zainteresować najbliższe otoczenie i w ten sposób zasilić nowymi członkami szeregi LMK.

Czytając pisma Ligi, niewątpliwie zdołaliśmy już dostatecznie uzmysłowić sobie ścisłą zależność rozwoju dobrobytu kraju i jego obywateli od rozwoju gospodarczego i politycznego polskich spraw morskich i kolonialnych. Wszystko to są zagadnienia, znane większości członków Ligi. Trzeba jednak, żebyśmy się bardziej przejęli koniecznością realizowania tych zagadnień. Wówczas bowiem z całym przekonaniem będziemy dążyli do powiększenia kadr ludzi, którzy mają czynnie współdziałać w przeprowadzaniu polskich postulatów, dotyczących polskiego morza i kolonij dla Polski. Niech w naszych szeregach pionierskich nie pół miliona, lecz wiele znajdzie się milionów, pełnych zapału dla sprawy. Staniemy się wówczas organizacją, której wystąpienia będą miały wagę i powagę, i która będzie mogła zdobyć poszanowanie dla podstawowych praw Polski do takich warunków życia, jakie obecnie są już udziałem innych, szczęśliwszych narodów.

Potęga organizacji opiera się przede wszystkim na liczbie członków i ich czynnym współdziałaniu z pracami tej organizacji. Musimy o tym zawsze pamiętać. Kto zatem z dotychczasowych członków Ligi pragnie czynnie współdziałać z jej ideą, by przyczynić się do realizowania jej celów i zadań w sprawach morskich i kolonialnych — ten niech gotowość swoją zamanifestuje czynem!

Chętnych kandydatów na nowych członków nie trudno znaleść, należy im jednak ułatwić przystąpienie do Organizacji.

Każdy członek LMK winien, nie zwlekając, wyciąć umieszczoną poniżej deklarację i skłonić jednego ze swych znajomych, by ją wypełnił, poczem osobiście wskazać kandydatowi drogę do najbliższego Oddziału LMK, ułatwiając mu wszystko, by tam uiścił pierwszą miesięczną składkę, stając się nowym członkiem naszej Organizacji.

W wielkiej liczbie stanowić będziemy wielką siłę!

Do Oddziału Ligi Morskiej i Kolonialnej

w ....

DEKLARACJA

Niniejszym proszę o zapisanie mnie w poczet członków ....
(wymienić rodzaj)
LMK.—Równocześnie zobowiązuję się wpłacać regularnie składkę miesięczną w wysokości zł.................... gr..........

Miesięcznik....................proszę wysyłać pod następującym adresem:

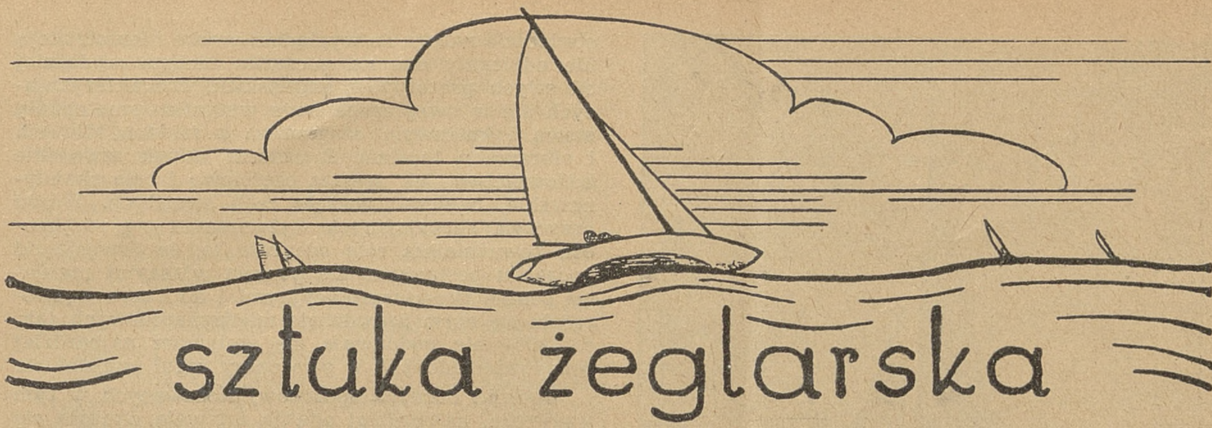
Imię i nazwisko ....

Miejscowość.................... ul.............................. Nr domu.......... m...........

Poczta ....

.... dnia .... 193 .. r. Podpis ....

WYCIĄĆ



KNUD H. REIMERS

Przekład O. Jabłońskiego

Sport żeglarski w Szwecji

Pragnąc przyśpieszyć zbliżenie naszych kół żeglarskich ze Szwecją, zamieszczamy pierwszy, z zamierzonego przez nas cyklu artykułów o tym kraju, pióra **Knud H. Reimersa** ze Sztokholmu. Autor jest szeroko znanym w świecie konstruktorem rasowych jachtów regatowych turystycznych i posiada również wybitne wyniki w zakresie konstrukcji jachtów monotypowych. **Redakcja**

Zobrazować w krótkim i ogólnym artykule sport żeglarski w Szwecji, a zwłaszcza od strony historycznej, nie należy oczywiście do zadań łatwych. Wynika to chociażby z faktu, że w książeczce wydanej niedawno przez czołowy klub jachtowy w Szwecji „K.S.S.S.", z okazji setnego jubileuszu swego istnienia, — pomimo tysiąca stron objętości — odbicie znaleść mogły tylko niektóre najważniejsze przejawy i wydarzenia, a i to jedynie w formie szkicowej.

Budzenie się pierwszych zamiłowań do żeglarstwa niezawodowego rozpoczyna się w Szwecji m. w. od lat 1750—65. Wyrażać się to zaczęło w powstawaniu tendencji do odbywania rozrywkowych przejażdżek żeglarskich po szkerach. Najwięcej przyczyniły się do tego istniejące wówczas w Sztokholmie bractwa: **„Arla Coldinu"** (1765), **Svea** (1793), **Neptuni** (1812). Organizacje te lubowały się przede wszystkim w żegludze zespołowej, połączonej z formowaniem i zmianami szyków, co oczywiście odbywało się na rozkazy zwierzchniego kierownictwa zespołu [1]).

Powstanie pierwszego klubu jachtowego w Szwecji, będącego zarazem jednym z najpierwszych klubów w świecie [2]), nastąpiło w r. 1830. Był nim istniejący do dziś dnia w Sztokholmie i reprezentujący całość ruchu żeglarskiego w Szwecji klub **„K.S.S.S."** **(Kungliga Svenska Segel Sällskapet).** Od 30 członków zapisanych w r. 1835, klub ten rozrósł się na przestrzeni całego okresu do ilości około 1600 członków seniorów i 400 juniorów, przy czym obecny jego tabor żeglarski liczy 450 jednostek.

Z czasem powstawać poczęły także liczne inne kluby, rozsiane po całej Szwecji i tworzące szereg ośrodków żeglarskich, z których najsilniejszymi stały się w Sztokholmie, Göteborgu, Norrköping i Malmö [3]).

W pierwszym okresie powstawania sportu żeglarskiego rozwijała się prawie wyłącznie tylko gałąź regatowa, bowiem zamiłowania do drugiej formy tego sportu, t. j. do dalekomorskiej turystyki jachtowej, silniej przejawiać się poczęły dopiero później.

Na międzynarodowej arenie regatowej, wytworzonej już wkrótce po powstaniu pierwszych klubów świata, bandera szwedzka reprezentowana była niemal od samego początku. Pierwszym pod tym względem krokiem było udanie się w r. 1852 do Anglii szwedzkiego szkunera **„Sverige"** (280 ton) dla stoczenia walki ze znajdującym się już wówczas w rękach angielskich, słynnym jachtem „Amerika". Pomimo formalnego przegrania tych pierwszych regat (wskutek awarii i pomylenia trasy), opinia fachowa już wówczas przypisywać po-

---

1) Jak wyniknie z dalszego, żeglarstwo zespołowe nadal jest w Szwecji uprawiane, stanowiąc jedną z bardziej charakterystycznych cech jachtingu szwedzkiego (przyp. tłum.).

2) Patrz „Szkwał" 1936 Nr. 7, art. O. Jabłońskiego: „Z dziejów żeglarstwa sportowego" (przyp. tłum.).

3) Obecny stan rozwoju żeglarstwa w Szwecji ilustrują następujące stwierdzone cyfry: zrzeszonych 56 związków reprezentuje łącznie 15.500 członków i 2.500 jachtów, w czym 63 należących do klasy R, a 470 do szwedzkiej klasy szkerowej. Poza tym istnieje w Szwecji b. duża ilość żeglarzy t. zw. dzikich (niestowarzyszonych) (przyp. tłum.).



Jacht klasy 6-m-R „May-be" (konstrukcji Tore Holma), na którym podczas ostatniej Olimpiady Sven Salen zdobył dla Szwecji brązowy medal

częła przewagę szwedzkiemu jachtowi, co zresztą potwierdzone wkrótce zostało w szeregu wspaniałych zwycięstw, odniesionych przez „Sverige" we wszystkich następnych regatach.

Wśród ciekawszych wydarzeń początkowego okresu dziejów żeglarsko-regatowych na szczególną uwagę zasługuje fakt, że w r. 1907 szwedzkie koła żeglarskie o mały włos nie stoczyły walki o osławiony „Puchar Ameryki", co nb. odbyć się miało w niezwykle oryginalny sposób. Projektowano mianowicie wówczas wystawienie c/ra U. S. A. specjalnego jachtu o kadłubie obudowanym zzewnątrz, jak łupiną, kadłubem drugim. Podczas gdy zasadniczy kadłub, przeznaczony do właściwych regat, odznaczać się miał potrzebną dla tego celu lekkością konstrukcji, to kadłub zewnętrzny służyć miał jedynie jako wzmocnienie na czas podróży przez Atlantyk, poczem miał ulec rozbiórce[4]).

Do urzeczywistnienia jednak regat, a zarazem i do wybudowania tak niezwykłego jachtu nie doszło jedynie wskutek stanowiska U. S. A., która nie zgodziła się przyjąć wyzwania do pojedynku żeglarskiego, na skutek postawionego przez Szwecję warunku zmiany w obowiązujących dotąd w regatach o „Puchar Ameryki" wymiarach jachtów na nieco mniejsze, co znów konieczne było dla realizacji projektu szwedzkiego (chodziło o zmniejszenie linii wodnej z 27 na 23 metry).

Jeśli chodzi o pierwsze szwedzkie jachty, to stwierdzić należy, że wyglądem swoim i konstrukcją nie odbiegały one na początku niczym wydatniej od swych prototypów angielskich, charakteryzujących się w owej epoce nade wszystko prostopadłą stewą i kutrowym ożagleniem z fokiem, kliwrem i olbrzymim topslem. Z czasem jednak szwedzkie budownictwo, jak zresztą częściowo i całe skandynawskie, nabierać poczęło cech swoistych. Wśród przyczyn, sprzyjających wytwarzaniu się odrębności, poważniejszą rolę odegrało to, że Szwecja od początku posługiwać się poczęła własnymi regułami pomiarowo-klasyfikacyjnymi i do czasu wytworzenia się norm prawdziwie międzynarodowych (ok. r. 1906) nie poddawała się wpływom najbardziej rozpowszechnionych w owe czasy reguł angielskich.

Spośród licznych sposobów, stosowanych w tym względzie, najbardziej udatną i trwałą okazała się formuła, zapoczątkowana w Szwecji w roku 1908, a ustanawiająca klasę jachtów regatowych t. zw. szkerowych. Po pewnych udoskonaleniach reguła ta uzyskuje w r. 1919 uznanie międzynarodowego związku żeglarskiego (I.Y.R.U.)[5]), co oceniane być winno nade wszystko jako niepospolity sukces szwedzkiego budownictwa jachtowego. Fakt ten przyczynia się znakomicie do jeszcze większego rozkwitu sportu żeglarskiego w Szwecji, a dla budownictwa jachtowego zapoczątkowuje nową epokę, w której Szwecja wysuwać się poczyna na czoło państw, eksportujących jachty.

Równolegle z mnożącymi się odtąd triumfami bandery szwedzkiej na regatach międzynarodowych coraz głośniejszymi stawać się poczęły także w świecie imiona szwedzkich konstruktorów i budowniczych jachtowych, a zapotrzebowanie na szwedzkie jachty poczęło coraz wzrastać. Ciekawym jest fakt, że odbiorcami szwedzkich łodzi i konstrukcji stały się nie tylko kraje o źle rozwiniętym przemyśle



„Ilderim" w porcie olimpijskim

---

4) Warunkiem regat o „Puchar Ameryki", stanowiącym główną tajemnicę nieprzerywającego się łańcucha zwycięstw U. S. A., jest m. in. to, że jacht wyzywający obowiązany jest przybyć na miejsce regat na własnym kilu, tym samym musi w równej mierze reprezentować walory regatowe, jak i turystyczne (morskie) (przyp. tłum.).

5) W zamian za przyjęcie przez Szwecję zmodernizowanej klasy jachtów „R".

okrętowym, lecz także nawskroś żeglarskie. Z ostatnich szczególnie dużą zachłanność na szwedzkie jachty wykazywać poczęły Stany Zjedn. Ameryki Płn., sprowadzające ostatnio ze Szwecji rocznie około 30 do 40 sztuk jachtów i to przeważnie regatowych klasy „R“ i szkerowych.

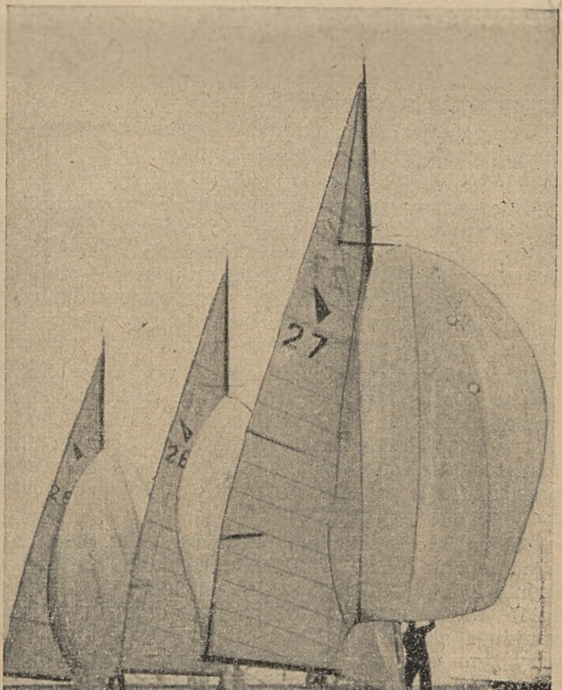
Wśród licznych szwedzkich konstruktorów największym rozgłosem w świecie cieszą się następujący: **G. A. Ejstlander** (zmarły w r. 1930), **Tore Holm** (specjalista od szóstek i ósemek klasy „R“), **Knud H. Reimers** (szczególnie klasy szkerowe oraz jachty turystyczne i motorowe),**B. Bothen** (turystyczne), **Pettersson** i **R. Östlund** (motorówki).

Spośród stoczni jachtowych najsłynniejszą a zarazem jedną z najstarszych, jest: **„Stockholms Batbyggeri A/B“**, zwana popularnie od nazwiska właściciela stoczni Plym. Obecny kierownik i właściciel tej stoczni jest już przedstawicielem trzeciej z rzędu generacji rodziny założyciela. Do zasługujących na wyróżnienie należą także stocznie następujące: **„Kungsörs Batvaro“** (wyspecjalizowana zwłaszcza w jachtach szkerowych), **„A/B Sverre Göteborg“** (jachty turystyczne), **„Motala Batvaro“** (jachty szkerowe), stocznia we **„Fröberg“** (motorówki).

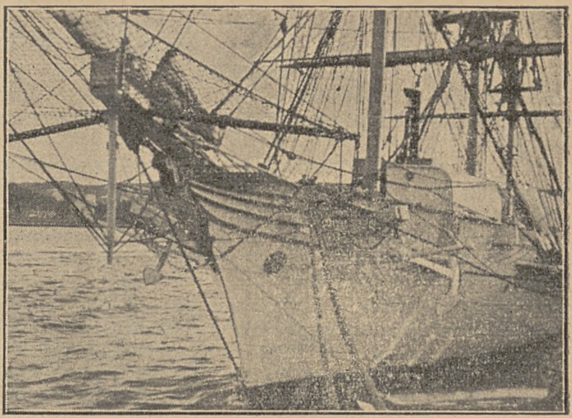
Najbardziej znakomitymi szwedzkimi żeglarzami regatowymi są przede wszystkim **Sven Salen** i **Erik Lundberg** — zasłużeni reprezentanci barw szwedzkich na wszystkich większych regatach międzynarodowych i wielokrotni zdobywcy najznakomitszych pucharów przechodnich, mianowicie „Pucharu złotego“ i „Pucharu-pławy“. Oni również przeważnie reprezentowali Szwecję na Olimpiadach żeglarskich.

W żeglarstwie regatowym największe zastosowanie posiadają w Szwecji następujące rodzaje jachtów:

Wszystkie kategorie klasy szkerowej, z pośród których szczególną popularnością cieszą się jachty



Grupa monotypów „Tumlaren“, konstrukcji Knud H. Reimersa



Dziób szwedzkiej fregaty szkolnej „Najaden“

o 22 i 30 m kw. żagla. Następnie idą jachty międzynarodowej klasy „R“, od dwunastek do szóstek włącznie. Ponadto znaczne rozpowszechnienie posiadają także, zwłaszcza w Göteborgu, jachty klasy **„Smok“** (Drachenboot) oraz specjalne jachty monotypowe, stosowane na jeziorach Mölor, zbliżone do klasy krążowników szkerowych o 22 m żegla.

Jeśli chodzi o jachty klasy „R“, to zauważyć należy, że wkrótce przewiduje się przesunięcie się ciężaru zainteresowań z dotychczasowych „szóstek“ na „piątki“. Tą nową klasą poczęto ostatnio w Szwecji szczególnie się entuzjazmować. Po próbach, dokonanych z tą klasą w roku ubiegłym na jej pierwszych 4-ch egzemplarzach — buduje się obecnie w Szwecji aż 28 dalszych tego rodzaju jednostek. To zapoczątkowane w Szwecji zainteresowanie się nową i najmniejszą klasą jachtów „R“ zdążyło już udzielić się i innym krajom, a mianowicie Finlandii, Danii, Norwegii, Francji, Italii, a nawet Hiszpanii. Wszystkie te państwa budują już u siebie „piątki“, przy czym w samej tylko Finlandii powstać ich ma odrazu 11 sztuk.

Główny powód tej fali zainteresowań tkwi oczywiście w stronie materialnej zagadnienia. Podczas gdy cena najmniejszej dotychczasowej przedstawicielki klasy „R“, t. j. „szóstki“ wynosiła przeciętnie około 15.000 koron, to „piątka“ kosztować ma zaledwie 4800—5000 koron. Okolicznością, sprzyjającą dla rozbudowy „piątek“, stało się także i to, że zaistniały poważne widoki na przesunięcie jednych z najbardziej artakcyjnych mistrzostw świata na tę nową klasę.

Ponadto w regatowym żeglarstwie ostatnio coraz bardziej dochodzić poczęły do głosu nowe twory jachtów monotypowych, dostosowanych równocześnie tak do celów regatowych, jak i turystycznych. Z tej kategorii największe rozpowszechnienie posiada nowotyp **„Tumlaren“** (włóczęga), jachcik o 8 i pół m długości t. zw. „spitzgatt“, odznaczający się zarówno taniością i dzielnością morską, jak również i szybkością. Jacht ten uzyskał już rozpowszechnienie także w 14 innych krajach, włącznie z U. S. A. i Anglią. Następnie idzie **„Północny krążownik“**, jacht o m. w. 11x2,3 m wymiarach kadłuba i 30—31 m żagla. Jest to w zasadzie łódź turystyczna, rozpowszechniona szczególnie w Göteborgu, która jednak, dzięki szybkości swej i ścisłości, z jaką określone są przepisami jej wymiary, używaną także bywa do regat.

Jeśli chodzi o **„Starboty“**, to są one także rozpowszechnione, aczkolwiek wszyscy w Szwecji godzą się już obecnie z tym, że klasa ta zostanie zapewne wkrótce wyparta przez wspomniane już „piątki“. Sprawa jolek **„Olimpijek“** nie została jeszcze w Szwecji definitywnie przesądzona. Na ogół przeważa stosunek negatywny do zaprowadzania klasy tej w Szwecji; pomimo to istnieje ewentualność, że przy-

jęcie jej nastąpi, lecz w formie łodzi przeznaczonych wyłącznie do żeglarstwa zimowego.

Osobne omówienie należy się z kolei żeglarstwu turystycznemu, które aczkolwiek rozwijać się poczęło nieco później od regatowego, jednak uzyskać zdołało bez porównania większe rozpowszechnienie.

Do rozwoju tej formy żeglarstwa sportowego przyczyniła się szczególnie zapoczątkowana w roku 1895, a przetrwała do dziś dnia i niezwykle popularna, coroczna impreza dalekomorskiego pływania zespołowego, odbywającego się przeważnie na trasie Sztokholm — Helsingfors.

Spośród wielu innych imprez, obliczonych na budzenie zainteresowań turystyką, na wyróżnienie zasługuje także zapoczątkowany w r. 1935 coroczny spływ żeglarski wszystkich narodów bałtyckich w Farösund. Na pierwszy taki spływ stawiło się 77 jachtów, reprezentujących 9 państw. Impreza ta ma się powtarzać co roku, przy czym począwszy od roku obecnego, połączone to zastanie z regatami dalekomorskimi dookoła Gotlandu (ok. 250 mil morskich). W związku z tym, została już ufundowana przez króla szwedzkiego specjalna nagroda przechodnia, mająca się nazywać „Puchar bałtycki". Zgodnie z duchem opracowanego ostatnio regulaminu, uczestnictwo w tych zawodach dostępne będzie dla wszelkiego rodzaju jachtów turystycznych, bowiem współczynniki wyrównawcze (handicap) obliczane mają być zarówno podług specjalnej reguły, zbliżonej do bermudzkiej, a stosowanej w ostatnich regatach Atlantyckich, jak i według najbardziej rozpowszechnionej na Bałtyku niemieckiej formułki t. zw. „K. R.".

Wśród licznych wypraw dalekomorskich, szczególną sławą cieszy się w Szwecji odbyta w latach 1920—22 **podróż dookoła świata** na jachcie „Fidra". — Uczestnicy tej wyprawy przepłynęli wówczas w niecałe dwa lata trasę o 42.622 milach morskich.

O tym, jak dużą wagę przywiązuje się w Szwecji do rozwoju turystyki jachtowej świadczy m. in. także fakt, że istnieje specjalny dla tego celu klub **„Svenska Kryssarklubben"** [6]).

Jeśli chodzi o stosowane do turystyki jachty, to zauważyć należy, że w latach ostatnich poczęły one ulegać znacznym przeobrażeniom.

W rezultacie trwającej od szeregu lat wyłącznej dążności do posiadania łodzi wyróżniających się nade wszystko dzielnością morską, jachty turystyczne stawały się coraz bardziej ciężkimi. Wprawdzie zdolne one były do wytrzymywania, nawet bez stawania w dryf, najsilniejszych sztormów, lecz w sytuacjach, gdy miało się do czynienia z lekkimi wiatrami letnimi, całkowicie zawodziły. W wyniku tych doświadczeń, a także pod wpływem nowych kierunków w budownictwie jachtów turystycznych, zrodzonych przede wszystkim w Anglii i Ameryce — obserwować się ostatnio daje coraz silniejsza tendencja do stosowania konstrukcyj lżejszych. Towarzyszy temu wybijanie się na czoło nowych form jachtów monotypowych o kompromisowym dostosowaniu i do turystyki i do celów regatowych.

W dosyć bliskim związku z jachtingiem turystycznym pozostają także kwestie, dotyczące rozpowszechniania sportu żeglarskiego wśród młodzieży. Wszystkie bez wyjątku kluby szwedzkie prowadzą pod tym względem ożywioną działalność, utrzymując własne wydziały młodzieżowe, wyposażone w osobny tabor szkolny, oraz organizując młodzieżowe imprezy żeglarskie.

Z imprez tych szczególnie duże znaczenie uzyskały coroczne regaty, odbywające się w Sztokholmie pomiędzy reprezentacjami młodzieżowymi wszystkich miast i szkół Szwecji. Regaty te nabrały wyglądu typowo ludowej imprezy, w której biorą udział równocześnie setki dzieci szkolnych, a jeszcze większe masy dzieci, rodziców i znajomych oblega nabrzeża w charakterze widzów.

Podobną, acz nieco inną, działalność prowadzi również specjalna szkoła żeglarska (**Svenska Seglarskolan**) w Kalkskronie. Poprzez liczne i o różnym charakterze kursy (od 1 tygodniowych do parumiesięcznych) przepuszcza szkoła ta przez jachting i morze olbrzymie wprost ilości młodzieży płci obojga. Przy tym ostrze akcji skierowane jest przede wszystkim na obeznanie adeptów z dalekomorskimi pływaniami.

Szkoła ta, przyciągająca do siebie młodzież z całej Skandynawii, spełnia niewątpliwie jedną z poważniejszych misyj społeczno-wychowawczych, obliczonych zarówno na rozwój sportu żeglarskiego, jak i ogólne uzdalnianie społeczeństwa do pracy, dla i na morzu.

Aby moi czytelnicy zagraniczni wyrobić sobie mogli mniej więcej pełne pojęcie o żeglarstwie szwedzkim, miarodajnym się staje wspomnienie także i o tym, że do wytworzenia się zażyłych stosunków żeglarskich, łączących dziś Szwecję prawie ze wszystkimi narodami żeglarskimi, — przyczyniły się nie tylko same sukcesy, odnoszone przez Szwecję na polu regatowym i konstrukcyjnym, lecz nie mniejszą rolę w tym odegrały także przyroda Szwecji i to, że Szwecja odznaczała się zawsze gościnnością i troskliwą pedanterią przy organizacji wszelkiego rodzaju imprez żeglarskich. Przykładem tego niech posłuży tu chociażby fakt następujący. Podczas odbytych w r. 1930 regat „Tygodnia Europejskiego", zorganizowanych z okazji setnego jubileuszu klubu K.S.S.S., przybyło do Sandhamn (koło Sztokholmu) około 400 jachtów z 3000 żeglarzy 14-tu różnych narodowości. Pomimo tak licznego zjazdu wszystkie imprezy odbyły się w sposób wzorowy i bez jakichkolwiek tarć, pozostawiając po sobie jak najlepsze wspomnienia u wszystkich.

Nie mniej silnym magnesem, przyciągającym żeglarzy wszystkich krajów do Szwecji, jest niezwykły charakter wybrzeży.

Począwszy od rozciągających się na zachód od Göteborgu i znanych powszechnie z niezwykłego piękna fiordów, poprzez Kalmarsund aż do grupy szkerów sztokholmskich i dalej na północ — całe bez wyjątku wybrzeże szwedzkie przedstawia dla turystyki jachtowej niesłychanie atrakcyjny i przy tym bardzo bezpieczny i dogodny teren.

Spośród tysięcy rozrzuconych wzdłuż wybrzeży wysepek, znaczna część pozostaje nadal w stanie niezamieszkałym, zachowując swój surowy i pierwotny wygląd. Inne znów wabią wzrok malowniczością osiedli letniskowych, a jeszcze inne zaciekawiają urządzeniami przeznaczonymi dla letnich kolonij sportowych.

W większości wypadków do wysepek takich dobijać można niemal w dowolnym miejscu. Gdy to czynimy, ogarnia nas zwykle zdziwienie, że mając dziób jachtu zamocowany przy wybrzeżu, pod rufą znajduje się już głębia o 20 do 50 metrów. Jeśli przy tym wszystkim uwzględni się jeszcze emocje, z którymi się ma do czynienia podczas włóczęgi żeglarskiej po labiryntach szkerowych, gdy nieraz prześlizgiwać się trzeba jachtem przez cieśniny, posiadające zaledwie parę metrów szerokości, jasne się każdemu stanie, iż jest to najbardziej malownicze i urocze wybrzeże na Bałtyku i tam tylko kierować się winny wyprawy turystyczne.

Sztokholm w styczniu 1937.

---

6) Według statystyk, klub ten zrzesza 2667 członków, w czym kobiet 141 i młodzieży 343. Ponadto do klubu należy także 343 członków, przebywających stale poza granicami Szwecji. Klub ten ma 672 jachtów zarejestrowanych (przyp. tłum.).

Na widnokręgu

Klub przerobionych jachtów. Najbardziej istotnym dowodem, że w Anglii sport żeglarski przestał już być wyłączną domeną klas uprzywilejowanych i przekształcił się w sport ludowy, jest to, że nigdzie nie spotyka się tak wielkiej ilości różnego rodzaju bezpretensjonalnych i tanich jachtów, jak właśnie tam. Można śmiało powiedzieć, że luksusowy jacht regatowy dawno już w Anglii utonął w powodzi prostaczków turystycznych.

W większości wypadków tanie jachty powstają tam z przeróbki starych łodzi ratunkowych, nabywanych przez żeglarzy na stoczniach podczas szmelcowania zużytych statków handlowych i wojennych.

W związku z tym powstało tam nawet osobne stowarzyszenie właścicieli jachtów powstałych z przeróbki łodzi. Nazywa się ono **„Converted Cruiser Club“**. Ponadto ukazał się specjalny podręcznik dla tego celu.

Na powyższym tle tym bardziej dziwną się wydaje tendencja, którą usiłuje się u nas narzucić żeglarstwu, a która streszcza się w haśle „precz ze starymi jachtami“.

A przecież jeżeli Anglików nie stać na nowe jachty, to tym bardziej ma to zastosowanie do nas.

(J.)

Niedole polskiego żeglarza na Pacyfiku. Szerokim echem odbił się swego czasu śmiały wyczyn młodocianego żeglarza Władysława Wagnera, który w latach 1932—34 przepłynął na swym jachciku „Zjawa“ Atlantyk.

Jak było wówczas powszechnie wiadome, Wagner nie spoczął na laurach, lecz po zaopatrzeniu się w Republice Panamskiej w nowy jacht „Zjawa II“, wyruszył w końcu r. 1934 w dalszą podróż, celem której miało być opłynięcie wkoło reszty globu ziemskiego.

Kto sprawę tę śledził, temu żywo stoi jeszcze w pamięci rozpowszechniona w owych czasach ilustracja, przedstawiająca równoczesne wyjście z Kanału Panamskiego na wody Oceanu Spokojnego dwu polskich statków — olbrzymiego „Daru Pomorza“ i lilipuciej „Zjawy II“.

Jakżeż jednak różnymi się okazały losy obu tych pierwszych reprezentantów bandery polskiej na wielkim szlaku dookoła świata.

Odbywający swą podróż z rozgłosem „Dar Pomorza“ ukończył swój rejs i wrócił triumfalnie do portu macierzystego w niespełna rok, tymczasem o „Zjawie II“ zapanowała, trwająca do czasów ostatnich, głucha i denerwująca cisza.

Po dwuletniej przerwie, w ślad pierwszych wzmianek, podanych ostatnio o Wagnerze przez prasę codzienną — śpieszymy podzielić się z czytelnikami dalszymi informacjami, uzyskanymi o tym dzielnym żeglarzu dzięki uprzejmości jego rodziny i przyjaciół, za co w tym miejscu składamy serdeczne podziękowanie.

W telegraficznym skrócie, dole i niedole — na przestrzeni ostatnich dwu lat — naszego pierwszego reprezentanta na sportowym szlaku żeglarskim dookoła świata, przedstawiają się następująco:

Po opuszczeniu Panamy w dniu 1.XII.1934 dociera Wagner pomyślnie do wysp Galapagos, skąd następnie bierze kurs na Australię.

Na olbrzymiej tej trasie przydarza mu się ciężka awaria. W tropikalnym sztormie (zapewne orkanie), z którym wypadło mu zmagać się w okolicach brytyjskich wysp Fidżi (pom. 15^0 i 20^0 pd. szer.; 177^0 i 178^0 wsch. dł.)— „Zjawa II“ straciła oba maszty. Pomimo to Wagnerowi udaje się dotrzeć, na prowizorycznym takelunku, do portu Suva na wyspie Viti Levu. Doznaje tu niezwykle gościnnego przyjęcia. Władze portowe na swój koszt uskuteczniają mu naprawę jachtu, prasa zaś nie szczędzi wysiłków, by imię jego wsławić i rozpowszechnić.

Dzięki temu, gdy w dniu 16 maja 1936 przybywa do Sydney (Australia), jest już szeroko znany i społeczeństwo tamtejsze wita go owacyjnie, prześcigając się w gościnności. Szczególnie zajmuje się nim tamtejsze harcerstwo, od którego władz naczelnych otrzymuje w prezencie dwie piękne skóry kangurów oraz pismo do Polskiego Związku Harcerskiego.

Tutaj dochodzi Wagnera smutna wiadomość o śmierci ojca. Mimo święconych triumfów, wiadomością tą zostaje tak przygnębiony, że zapada na zdrowiu. Nie posiadając środków ani na leczenie się, ani na dalszą podróż, zwraca się o pomoc do kraju. Niestety pomocy stąd uzyskać mu nie udało się. Równocześnie spotkało go drugie nieszczęście — strata jachtu, zabranego mu podstępnie przez pewne osoby.

Korzystając z pomocy kilku swych australijskich przyjaciół, wyjeżdża w dniu 9.VII.1936 na parowcu z Sydney i udaje się z powrotem do Ekwadoru, gdzie zaopiekowała się nim tamtejsza Polonia. Dzięki tej pomocy udaje mu się podjąć budowę trzeciego z rzędu jachtu — „Zjawy III“, na którym zamierza kontynuować swą podróż dookoła świata.

Budową „Zjawy III“ kieruje osobiście. Jest to jacht o wymiarach: długość — 15.7 m; szerokość — 4 m; zanurzenie — 1,8 m. Ukończenie budowy i podjęcie ponownej podróży przez Pacyfik spodziewane jest już wkrótce.

(J.)

Roje żaglówek - molów. W postępującym ostatnio gwałtownym rozwoju światowego żeglarstwa sportowego wszerz, charakterystyczne jest m. in. stałe przenoszenie się ciężaru zainteresowań od dużych jachtów na małe i coraz to mniejsze.

Jesteśmy niejako świadkami zjawiska, w którym wysmukłe sylwetki dużych jachtów morskich poczynają ginąć, będąc przesłaniane gęstniejącymi coraz szybciej chmarami żaglówek małych.

Niezależnie od osobistego stosunku do tej sprawy trzeba stwierdzić, że ta naturalna tendencja jest niewątpliwie jak najbardziej uzasadniona z punktu widzenia interesów społecznych i przeto nie trzeba się dziwić, że we wszystkich niemal krajach zanotować się daje powstawanie ruchów zorganizowanych, usiłujących w różny sposób tendencje te uprzedzać.

Wśród organizacyj, uprawiających podobną działalność, ciekawy fenomen stanowi pewien powstały w Ameryce związek międzynarodowy, reprezentujący niewątpliwie najbardziej pod tym względem krańcowe stanowisko.

Jest nim „International Moth Class Association“ — czyli Związek międzynarodowy właścicieli żaglówek klasy „mól“. Ideą związku tego jest propagowanie amatorskiej budowy lilipucich wprost jolek, bo posiadających zaledwie 3 metry długości, 1,37 m szerokości i 6 metrów kwadratowych ożaglenia.

Jak dotąd związek ten, obejmujący szereg krajów, wpływami swymi Europy nie sięgał. Ostatnio jednak zainteresowanie tym związkiem rozwijać się poczęło także i w Europie, a w szczególności we Francji, gdzie powstał odrazu cały rój tych jolek-molów.

(J.)

Jacht — ślubnym podarkiem. Jak się obecnie okazało, głównym prezentem ślubnym, otrzymanym od narodu holenderskiego przez bawiącą u nas do niedawna księżnę Julianę, był jacht sportowo-motorowy.

Na uwagę przy tym zasługuje fakt, że pomysł tej formy prezentu został wysunięty i obroniony przed wielu innymi — przez holenderskie koła żeglarskie z czasopismem „Waterkampioen“ na czele. Głównym argumentem, dzięki któremu pomysł udało się

zrealizować, było, że zainteresowanie księżnej, a ówczesnej księżniczki — sportami wodnymi wpłynie dodatnio na ożywienie tych gałęzi sportowych.

Jakżeż wielkie musi być w Holandii zrozumienie dla potrzeb sportowo-żeglarskich, skoro w tego rodzaju ogólno-społecznych akcjach zwyciężają pomysły żeglarskie. (J.)

Mistrzostwa w żeglarstwie lodowym. Międzynarodowe regaty o mistrzostwo Europy odbyć się w roku bieżącym mają w Rydze na jeziorze Kisse. Organizację zawodów ma przeprowadzić ryski Yacht-Club. O ile warunki atmosferyczne pozwolą, to zawody rozpoczną się 2 marca i zakończą 7-go. W razie braku warunków, terminy te zostaną zawczasu przesunięte na później.

Program zawodów przewiduje po 4 biegi dla każdej z międzynarodowych klas bojerów. Ponadto odbędą się specjalne zawody o tytuły mistrzów europejskich w sztuce żeglarskiej (na monotypach) i w sztuce konstruktorskiej (na 15-kach wolnych).

W związku z tą imprezą zapanował w Niemczech wielki ruch przygotowawczy. Jeszcze w połowie stycznia rozegrane zostały pierwsze zawody lodowe na jeziorze Ransdorf, a następne odbyły się 23 i 25 stycznia, — na dni zaś 14—18 lutego przewidziane były wielkie międzynarodowe regaty na jeziorze Schwenzaitsee (Prusy), przy udziale m. in. i Polski, o których szczegóły podamy w następnym n-rze „Szkwału". (J.)

Sprzedaż klipra „Joseph Conrad". Według doniesień duńskiego pisma „Politiken" — znajdujący się dotąd w posiadaniu australijskiego pisarza - marynisty Allana Villiersa mały kliper „Joseph Conrad" został ostatnio odkupiony przez amerykańskiego milionera, króla herbacianego Huntingtona Hartforda.

W zamiarach nowego właściciela leży podobno gruntowna przebudowa statku na luksusowy jacht salonowy, mający stanowić na redzie Brooklynu swego rodzaju curiosum. Istnieje obawa, że przebudowa ta uskuteczniona zostanie głównie pod kątem widzenia snobistycznych upodobań amerykańskich i wskutek tego szlachetny ten statek straci swój dotychczasowy surowy, lecz pełen gustu charakter.

Nadmienić należy, że kupno tego statku przez Villersa przed kilku laty w Kopenhadze, połączone było z dłuższymi z jego strony poszukiwaniami najbardziej rasowego przedstawiciela tego rodzaju żaglowców.

„Joseph Conrad" wybudowany został w r. 1882 w Kopenhadze i nazywał się pierwotnie „Georg Stage".

W ciągu długich lat swej młodości spełniał on rolę szkolnego statku duńskiego. (J.)

Regaty o Puchar Ameryki. Jak już donosiliśmy, w r. b. odbyć się mają, na skutek zeszłorocznego wyzwania ze strony Anglii, regaty o osławiony Puchar Ameryki.

Będzie to 16-ta z rzędu próba Anglii (na przestrzeni od 1851 r.) odebrania Ameryce tego triumfu.

Gigantyczne te regaty rozpocząć się mają w dniu 31 lipca w New-Port (Ameryka). Jeszcze nigdy Anglia nie czyniła tak długotrwałych i pedantycznych przygotowań do regat, jak to obecnie ma miejsce. Jak wiadomo, walkę tę stoczyć ma ze strony angielskiej wybudowany w r. ubiegłym jacht Sopwitha „Endeavour II". Pomimo, iż jacht ten w ciągu ubiegłego sezonu poddawany był licznym doświadczeniom — próbne wyjazdy nie zostały na nim jeszcze zakończone. Od wczesnej wiosny ma on odbywać dalsze treningi, przy czym obecnie przeprowadzać się to będzie w towarzystwie poprzedniego angielskiego przedstawiciela w tychże regatach (z r. 1934) jachtu „Endeavour I". — Podobno oba jachty wyposażone mają być w stacje radiowe w celu komunikowania sobie wzajem korekt żeglarskich.

Nie mniejszy ruch około tej sprawy zapanował również w Ameryce. Pomimo początkowego zamiaru wystawienia c/ra Anglii jednego z posiadanych jachtów tej klasy, zdecydowano jednak wybudować w tym celu jednostkę nową.

Charakterystyczne są przy tym szczegółowe próby, dokonane na modelu tego jachtu zarówno w specjalnym dla tego celu tunelu aerodynamicznym, jak i na basenie.

Pomimo pośpiechu, z którym budowę się dokonuje, istnieje obawa, że okazać się może za mało czasu przed regatami dla dokonania dostatecznej ilości jazd próbnych. (J.)

Redaktor: STANISŁAW ZADROŻNY **Wydawca: LIGA MORSKA I KOLONIALNA**

Adres Redakcji: Warszawa, ul. Widok 10, III piętro, tel. 2-90-95. Konto PKO 367. Prenumerata roczna 6 zł.

Ceny ogłoszeń w „Szkwale": 1 strona 500 złotych, ½ strony 270 złotych, ¼ strony 150 złotych

Drukarnia Naukowa, Warszawa, Stare Miasto 11. Tel. 509-17